



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-111-41,42-17

Druk nr 1506
Warszawa, 20 kwietnia 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Uprzejmie informuję, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do wypowiedzenia Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

- Konwencję dotyczącą pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, podpisaną w Paryżu 27 listopada 1925 r.

Jednocześnie uprzejmie zawiadamiam, że na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

- Konwencję dotyczącą pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, sporządzoną w Genewie dnia 15 lutego 1966 r.

której ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję teksty wymienionych dokumentów wraz z uzasadnieniami.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni - zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych - negatywnej opinii co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji dokumentu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

140.

K O N W E N C J A

dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej, podpisana w Paryżu 27 listopada 1925 r.

Przekład.

W IMIENIU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
wszem wobec i każdemu zosob-
na, komu o tem wiedzieć należy,
wiadomem czynimy:

Dnia dwudziestego siódmego li-
stopada tysiąc dziewięćset dwu-
d i e s t e g o p i ą t e g o r o k u p o d p i s a n a
została w Paryżu konwencja mię-
dzynarodowa dotycząca pomierza-
nia statków żeglugi śródlądowej,
która brzmi jak następuje:

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE
N O U S, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE.

à tous ceux qui ces Présentes Lettres verront, Salut:

Une Convention Internationale relative au jaugeage des bateaux
de navigation intérieure, signée à Paris le vingt sept novembre mil
neuf cent vingt cinq, convention dont la teneur suit:

KONWENCJA

o pomierzaniu statków żeglugi
śródlądowej.

Niemcy, Austrja, Belgja, Bułgarja, Imperjum Brytyjskie, Hiszpanja, Finlandja, Francja, Grecja, Węgry, Włochy, Holandja, Polska, Rumunja, Związek Socjalistycznych Republik Rad, Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Szwajcarja i Czechosłowacja,

powodowane chęcią wprowadzenia nowych ufatwień w komunikacji międzynarodowej statkami żeglugi śródlądowej, wyznaczyły w tym celu, jako swych pełnomocników:

Prezydent Rzeszy Niemieckiej:

p. G. FRANOUX, Konsula Generalnego przy Ambasadzie Niemieckiej w Paryżu.

Prezydent Austrjackiej Republiki Związkowej:

Dr. Pawła ZIFFERER, Specjalnego Radcę Poselstwa Austrjackiego przy Prezydencie Republiki Francuskiej.

Jego Królewska Mość Król Belgów:

p. J. BRUNET, Ministra Pełnomocnego.

p. D. BOUCKAERT, Dyrektora Generalnego Mostów i Dróg, mającego stopień Sekretarza Generalnego.

Jego Królewska Mość Król Bułgarów:

p. Jordana DANTSCHOFF, Zastępcę Dyrektora Generalnego Kolei Żelaznych i Portów Państwa Bułgarskiego.

Jego Królewska Mość Król Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Irlandji i Dominjów Brytyjskich Zamorskich, Cesarz Indyj:

p. J. G. BALDWIN, C. B. Przedstawiciela Wielkiej Brytanji w międzynarodowych komisjach

CONVENTION

relative au jaugeage des bateaux
de navigation intérieure.

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, l'Empire Britannique, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes, le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, la Suisse et la Tchécoslovaquie,

en vue d'apporter de nouvelles facilités aux communications internationales par bateaux de navigation intérieure, ont désigné à cet effet pour leurs plénipotentiaires:

le Président du Reich Allemand:

M. G. FRANOUX, Consul général près l'Ambassade d'Allemagne à Paris.

Le Président
de la République Fédérale
d'Autriche:

Le Dr. Paul ZIFFERER, Conseiller spécial de la Légation d'Autriche près le Président de la République française.

Sa majesté le Roi des Belges:

M. J. BRUNET, Ministre plénipotentiaire;

M. D. BOUCKAERT, Directeur général des Ponts et Chaussées ayant rang de Secrétaire général.

Sa Majesté le Roi des Bulgares:

M. Jordan DANTSCHOFF, Directeur général adjoint des Chemins de fer et des Ports de l'Etat bulgare.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes:

M. J. G. BALDWIN, C. B., Représentant de la Grande-Bretagne aux Commissions fluviales in-

CONVENTION

regarding the measurement of
vessels employed in inland navigation.

Germany, Austria, Belgium, Bulgaria, British Empire, Spain, Finland, France, Greece, Hungary, Italy, The Netherlands, Poland, Roumania, Union of Soviet Socialist Republics, Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, Switzerland and Czechoslovakia,

with a view to providing new facilities for international communication by means of vessels employed in inland navigation have appointed for this purpose as their plenipotentiaries:

The President of the German Reich:

M. G. FRANOUX, Consul-General attached to the German Embassy in Paris.

The President of the Federal Republic of Austria:

Dr. Paul ZIFFERER, Special Counsellor of the Austrian Embassy to the President of the French Republic.

His Majesty the King of the Belgians:

M. J. BRUNET, Minister Plenipotentiary;

M. D. BOUCKAERT, Director-General of Roads and Bridges, with the rank of Secretary-General.

His Majesty the King of the Bulgarians:

M. Jordan DANTSCHOFF, Deputy Director-General of the State Railways and Ports of Bulgaria.

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions Beyond the Seas, Emperor of India:

Mr. J. G. BALDWIN, C. B., Representative of Great Britain on the International River

rzecznych, członka komisji doradczej i technicznej komunikacji i tranzytu.	ternationales, Membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit.	Commissions, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.
Jego Królewska Mość Król Hiszpanji:	Sa Majesté le Roi d'Espagne:	His Majesty the King of Spain:
Markiza DE FAURA, Ministra-Radcę Ambasady Jego Królewskiej Katolickiej Mości przy Prezydencie Republiki Francuskiej.	Le marquis DE FAURA, Ministre-conseiller de l'Ambassade de Sa Majesté catholique près le Président de la République française.	The Marquis DE FAURA, Minister-Counsellor of the Embassy of His Catholic Majesty to the President of the French Republic.
Prezydent Republiki Finlandzkiej:	Le Président de la République Finlandaise:	The President of the Republic of Finland:
p. O. ENCKELL, Pośła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego przy Prezydencie Republiki Francuskiej.	M. O. ENCKELL, Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près le Président de la République française.	M. O. ENCKELL, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the President of the French Republic.
Prezydent Republiki Francuskiej:	Le Président de la République Française:	The President of the French Republic:
p. Alberta MAHIEU, Senatora, Pełnomocnika Francji w centralnej komisji żeglugi na Renie;	M. Albert MAHIEU, Sénateur, Plénipotentiaire de France à la Commission centrale pour la navigation du Rhin;	M. Albert MAHIEU, Senator, French Plenipotentiary to the Central Commission for Rhine Navigation;
p. Silvain DREYFUS, Inspektora Generalnego Mostów i Dróg.	M. Silvain DREYFUS, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.	M. Silvain DREYFUS, Inspector-General of Roads and Bridges.
Prezydent Republiki Greckiej:	Le Président de la République Hellénique:	The President of the Hellenic Republic:
p. G. MESEVIRIS, Kapitana Fregaty, Attaché Morskiego Poselstwa Greckiego przy Prezydencie Republiki Francuskiej.	M. G. MESEVIRIS, Capitaine de frégate, Attaché naval à la Légation hellénique près le Président de la République française.	M. G. MESEVIRIS, Naval Captain, Naval Attaché to the Greek Legation to the President of the French Republic.
Jego Królewska Wysokość, Gubernator Węgier:	Son Altesse Sérénissime le Gouverneur de Hongrie:	His Serene Highness the Governor of Hungary:
p. Alfreda DE DIETRICH-SACHSENFELS, Delegata Węgier w międzynarodowej komisji Dunaju.	M. Alfred DE DIETRICH-SACHSENFELS, Délégué de la Hongrie à la Commission internationale du Danube.	M. Alfred DE DIETRICH-SACHSENFELS, Delegate for Hungary on the International Danube Commission.
Jego Królewska Mość Król Włoski:	Sa Majesté le Roi d'Italie:	His Majesty the King of Italy:
p. Carlo ROSSETTI, Ministra Pełnomocnego, Delegata Włoch w międzynarodowych komisjach rzecznych.	M. Carlo ROSSETTI, Ministre plénipotentiaire, Délégué d'Italie aux Commissions fluviales internationales.	M. Carlo ROSSETTI, Minister Plenipotentiary, Delegate of Italy on the International River Commissions.
Jej Królewska Mość Królowa Holandji:	Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:	Her Majesty the Queen of the Netherlands:
Dr. G. VAN SLOOTEN, Radcę w Najwyższym Sądzie Wojskowym i w Sądzie Apelacyjnym w Hadze.	Le Dr. G. VAN SLOOTEN, Conseiller à la Haute Cour militaire et à la Cour d'Appel de La Haye.	Dr. G. VAN SLOOTEN, Counsellor of the High Military Court and the Court of Appeal at The Hague.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

p. Jerzego BOGORYA - KURZENIECKIEGO, Radcę Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Kierownika wydziału tranzytowego tegoż Ministerstwa.

Jego Królewska Mość Król Rumunii:

p. G. POPESCO, Inżyniera, Inspektora Generalnego, Profesora nawigacji w Szkole Politechnicznej w Bukareszcie, członek komisji doradczej i technicznej komunikacji i tranzytu.

Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad:

p. C. LEPINA, Prezesa północno-zachodniej żeglugi rzecznej Związku Socjalistycznych Republik Rad.

Jego Królewska Mość Król Serbów, Chorwatów i Słowenów:

p. F. VILFAN, Delegata przydzielonego do międzynarodowej komisji Dunaju.

Rada Związkowa Szwajcarska:

p. A. RYNIKER, Inżyniera-radcę.

Prezydent Republiki Czeskosłowackiej:

p. Bohuslava MÜLLER, Inżyniera, Posła Nadzwyczajnego i Ministra Pełnomocnego, Przedstawiciela Republiki Czeskosłowackiej w międzynarodowych komisjach rzecznych.

KTÓRZY, po przedstawieniu swych pełnomocnictw, uznanych za sporządzone w dobrej i należytej formie, ustanawiają następujące postanowienia, zmierzające do zapewnienia wzajemnego uznawania świadectw pomiarowych.

Artykuł 1.

Świadectwa pomiarowe, wydane na mocy regulaminów zgodnych z postanowieniami niniejszej konwencji i jej załącznika przez wła-

Le Président de la République de Pologne:

M. George BOGORYA - KURZENIECKI, Conseiller au Ministère des Affaires étrangères et Chef de la Section du transit de ce Ministère.

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

M. G. POPESCO, Ingénieur, Inspecteur général, Professeur de navigation à l'Ecole polytechnique de Bucarest, Membre de la Commission consultative et technique des communications et du transit.

Le Comité Exécutif Central de l'Union des Républiques Socialistes Socialistes:

M. C. LEPINE, Président de la navigation fluviale nord-ouest de l'Union des Républiques socialistes socialistes.

Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes:

M. F. VILFAN, Délégué adjoint près la Commission internationale du Danube.

Le Conseil Fédéral Suisse:

M. A. RYNIKER, Ingénieur-conseil.

Le Président de la République Tchecoslovaque:

M. Bohuslav MÜLLER, Ingénieur, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Représentant de la République tchécoslovaque aux Commissions fluviales internationales.

LESQUELS, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, conviennent des dispositions suivantes destinées à assurer la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage.

Article Premier.

Les certificats de jaugeage délivrés par les autorités compétentes de l'un des Etats contractants en vertu de règlements conformes

The President of the Polish Republic:

M. George BOGORYA-KURZENIECKI, Counsellor at the Ministry of Foreign Affairs and Head of the Transit Section of the Ministry.

His Majesty the King of Roumania:

M. G. POPESCO, Engineer, Inspector-General, Professor of Navigation at the Polytechnic School of Bucharest, Member of the Advisory and Technical Committee for Communications and Transit.

The Central Executive Committee of the Union of Soviet Socialist Republics:

M. C. LEPINE, President of the North-West River Navigation Department of the Union of Soviet Socialist Republics.

His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes:

M. F. VILFAN, Substitute Delegate to the International Danube Commission.

The Swiss Federal Council:

M. A. RYNIKER, Engineering Adviser.

The President of the Czechoslovak Republic:

M. Bohuslav MÜLLER, Engineer, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Representative of the Czechoslovak Republic on the International River Commissions.

WHO, after communicating their full powers, found in good and due form, agree to the following provisions, which are intended to assure the reciprocal recognition of measurement certificates.

Article 1.

Measurement certificates issued by the competent authorities of one of the Contracting States, in virtue of regulations in accordance

ściwe władze jednego z Państw Układających się, są — z wyłączeniem wszelkich innych świadectw, uznawane przez władze innych Państw kontraktujących za równoznaczne ze świadectwami, które Państwa te wydają na podstawie tych przepisów.

Artykuł 2.

Państwa Układające się zobowiązują się najpóźniej po upływie 9 miesięcy od wejścia w życie na ich terytorjum niniejszej konwencji i w warunkach przewidzianych w artykule 12, stosować przepisy wydane przez każde z nich dla wykonania postanowień niniejszej konwencji i jej załącznika; zakomunikują sobie one nawzajem rzeczony przepisy na 3 miesiące przed wprowadzeniem ich w życie, w tym samym terminie będą one sobie podawały do wiadomości wszelkie dalsze zmiany wprowadzone do tych przepisów.

Artykuł 3.

Państwa Układające się zobowiązują się zarządzić na swym obszarze pomiary każdego statku, który tego zażąda. Zobowiązują się one również do ponownego pomiarowania każdego statku, który tego zażąda, i który znajdzie się w jednym z warunków, wskazanych w art. 4-ym.

Artykuł 4.

Żadne z Państw Układających się nie może domagać się ponownego pomiarowania, chyba w razie większych napraw lub poważnych przekształceń, bądź też zmian w wymiarach zewnętrznych lub wewnętrznych statku, lub jeżeli od chwili wystawienia świadectwa pomiarowego upłynęło więcej niż dziesięć lat. To ponowne pomiarowanie może być uskuteczniane jedynie na mocy ogólnie stosowanych przepisów administracyjnych.

Jeżeli które z Układających się Państw uzna za konieczne sprawdzić na koszt własny dane, uwidocznione w świadectwie pomiarowym, wówczas kontrola ta, o ile chodzi o statki załadowane, winna się ograniczyć wyłącznie do sprawdzenia zewnętrznych wymiarów statku.

aux stipulations de la présente Convention et de son annexe, sont, à l'exclusion de tous autres, reconnus par les autorités des autres Etats contractants comme équivalents à ceux que ces Etats délivrent conformément aux mêmes règles.

Article 2.

Les États contractants s'engagent à mettre en application, neuf mois au plus après l'entrée en vigueur, sur leur territoire, de la présente Convention et dans les conditions prévues à l'article 12, les règlements arrêtés par chacun d'eux pour l'exécution des stipulations de la présente Convention et de son annexe; ils se communiqueront lesdits règlements trois mois avant leur mise en application; toute modification ultérieure apportée à ces règlements fera l'objet d'une communication dans le même délai.

Article 3.

Les États contractants s'engagent à faire procéder sur leur territoire au jaugeage de tout bateau qui en fait la demande. Ils s'engagent également à faire rejauger tout bateau qui en fait la demande et qui se trouve dans une des conditions visée à article 4.

Article 4.

Aucun État contractant ne peut exiger le rejaugage, sinon en cas de grosses réparations, de transformations importantes ou de modifications aux dimensions extérieures ou intérieures du bateau, ou si le certificat de jaugeage a plus de dix ans de date. Ce rejaugage ne peut être effectué qu'en vertu de prescriptions administratives d'application générale.

Si un État contractant juge nécessaire de contrôler à ses frais les indications du certificat, ce contrôle ne peut porter, en ce qui concerne les bateaux chargés, que sur les dimensions extérieures du bateau.

with the provisions of the present Convention and the Annex thereto, shall, to the exclusion of all others, be accepted by the authorities of the other Contracting States as being equivalent to the certificates issued by the said States in accordance with the same rules.

Article 2.

The Contracting States undertake to apply in their territory, within nine months of the coming into force of the present Convention, under the conditions laid down in Article 12, the regulations they have individually drawn up for the execution of the provisions of the present Convention and the Annex thereto; they shall communicate to each other the said regulations three months before their application, any subsequent modification in these regulations shall be communicated within the same period.

Article 3.

The Contracting States undertake to measure in their territories any vessel in respect of which a request to this effect is made. The same provision shall apply to the re-measurement of any vessel in respect of which the request is made and which is covered by the terms of Article 4.

Article 4.

No Contracting State may demand re-measurement unless in the case of extensive repairs, important changes or alterations in the external or internal dimensions of the vessel, or unless the measurement certificate is more than ten years old. Such re-measurement may only be effected in accordance with the administrative regulations generally applicable.

If a Contracting State thinks it necessary to check at its own expense the particulars given in the certificate, this operation, so far as laden vessels are concerned, shall not cover more than the external dimensions of the vessel.

Artykuł 5.

Właściwy departament ministerjalny każdego z Układających się Państw przesyła co 3 miesiące właściwemu departamentowi zainteresowanego współukładającego się Państwa:

1) Wykaz tych statków ponownie pomierzonych przez swe urzędy, które ostatni raz były pomierzone przez urzędy danego współukładającego się Państwa; do wykazu tego winny być dołączone świadectwa pomiarowe, wycofane z chwilą ponownego pomiaru.

2) Wykaz statków, których ostatnie świadectwo pomiarowe wpisane jest w danem współukładającym się Państwie, a których nazwa lub godło uległy zmianie.

Wykazy będą sporządzane podług tablic Nr. I i II, dodanych do załącznika niniejszej konwencji.

Jeżeli chodzi o uzyskanie pilnych wyjaśnień, wówczas właściwe biura pomiarowe poszczególnych Układających się Państw mogą porozumiewać się ze sobą bezpośrednio.

W tym celu Państwa podają sobie wzajemnie do wiadomości wykaz swych różnych biur, ich litery, lub numery rozpoznawcze, tudzież charakter służbowy ich kierowników. Wykaz ten stale winien być uzupełniany.

Artykuł 6.

Jeżeli pomierzony statek ulegnie zniszczeniu w jednym z Układających się Państw, wówczas właściwy urząd tego Państwa w ciągu trzech miesięcy, licząc od dnia stwierdzenia tego faktu, zawiadamia o tem interesowane biuro rejestracyjne, któremu zostanie przesłane o ile to możliwe świadectwo pomiarowe.

Artykuł 7.

Przejściowo w ciągu okresu pięcioletniego licząc od dnia 1-go października 1927 roku, świadectwa pomiarowe wydane przed tym terminem będą przyjmowane i nadal tam, gdzie są obecnie uwzględnia-

Article 5.

Le département ministériel compétent de chacun des États contractants adresse trimestriellement au département compétent de l'État co-contractant intéressé:

1° La liste des bateaux rejau-gés par ses services qui avaient été jaugés en dernier lieu par les services dudit État co-contractant; cette liste est accompagnée des certificats de jaugeage retirés lors du rejaugage;

2° La liste des bateaux dont le dernier certificat de jaugeage est inscrit dans ledit État co-contractant et dont le nom ou la devise a changé.

Les listes sont établies conformément aux tableaux numéros 1 et 2 joints à l'annexe à la présente Convention.

Lorsqu'il s'agit d'obtenir des renseignements urgents, les bureaux compétents des divers États contractants peuvent correspondre directement entre eux.

À cette fin, les États se communiquent réciproquement une liste mentionnant ces divers bureaux, leurs lettres ou numéros distinctifs et la qualité des fonctionnaires qui les dirigent. Cette liste est tenue à jour.

Article 6.

Lorsqu'un bateau jaugé vient à être détruit dans l'un des États contractants, le service compétent de cet État en donne avis, dans le délai de trois mois au plus à compter du jour où il a constaté le fait, au bureau d'inscription intéressé, auquel est renvoyé, si possible, le certificat de jaugeage.

Article 7.

À titre transitoire et pendant une période de cinq ans, à compter du 1-er octobre 1927, les certificats délivrés antérieurement à cette date seront admis là où ils le sont actuellement, ainsi que là où

Article 5.

The competent Government department of each of the Contracting States shall forward quarterly to the department of the other Contracting State concerned:

(1) The list of the vessels re-measured by its officials and last measured by the officials of the said Contracting State; this list shall be accompanied by the measurement certificate withdrawn on re-measurement;

(2) A list of the vessels of which the last measurement certificate is registered in the said Contracting State and of which the name or official title has been altered.

Lists shall be drawn up in accordance with the forms 1 and 2 attached to the Annex of the present Convention.

The registration offices of the various Contracting States may, when information is urgently required, correspond direct with each other.

For this purpose, States shall communicate to each other a list of their various registration offices, the distinguishing letters or numbers of these offices, and the status of the officials at the head of these offices. The list shall be kept up-to-date.

Article 6.

In the event of a measured vessel being destroyed in the territory of one of the Contracting States, the competent department of that State shall, within three months of the date on which the fact is established, duly notify the registration office concerned, and the certificate shall, if possible, be returned to that office.

Article 7.

As a temporary measure and for a period of five years from October 1st, 1927, certificates issued prior to that date shall be accepted where this is at present the case and where they may be

ne, jak również i tam, gdzie będą uznawane na podstawie osobnego układu.

Artykuł 8.

Konwencja niniejsza, której teksty francuski i angielski będą jednakowo wiarogodne, nosić będzie datę 1-go października 1926 r. i aż do tego dnia otwarta będzie do podpisania przez wszystkie Państwa, zaproszone na konferencję paryską.

Artykuł 9.

Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne będą przesyłane Generalnemu Sekretarzowi Ligi Narodów, który o tem zawiadomi wszystkie Państwa podpisujące lub przystępujące.

Artykuł 10.

Począwszy od dnia 1-go października 1926 r. każde Państwo zaproszone na konferencję wskazaną w artykule 8-ym, lub każde Państwo, mające z jednym z tych Państw granicę wspólną, będzie mogło przystąpić do niniejszej konwencji.

Przystąpienie to winno być uskutecznione przez przesłanie Sekretarzowi Generalnemu Ligi Narodów dokumentu, który zostanie złożony w archiwum Sekretarjatu. Sekretarz Generalny zawiadomi o tem złożeniu wszystkie Państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły.

Artykuł 11.

Państwa, nie będące członkami Ligi Narodów, będą mogły w razie życzenia przesłać swe dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia — Rządowi Francuskiemu, który dokumenty te przechowa w swych archiwach, a odpisy prześle Sekretarzowi Generalnemu Ligi Narodów. Ten zawiadomi o otrzymaniu wszystkie Państwa, które podpisały konwencję lub do niej przystąpiły.

Artykuł 12.

Konwencja niniejsza wejdzie w życie dopiero po dokonaniu ra-

ils seront reconnus en vertu d'un arrangement particulier.

Article 8.

La présente Convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour et sera ouverte jusqu'au 1-er octobre 1926 à la signature de tout Etat invité à la Conférence de Paris.

Article 9.

La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous Etats signataires ou adhérents.

Article 10.

À partir du 1-er octobre 1926, tout Etat invité à la Conférence visée à l'article 8 ou tout Etat ayant une frontière commune avec l'un de ces Etats, pourra adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations, aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les Etats signataires ou adhérents.

Article 11.

Les Etats non Membres de la Société des Nations pourront, s'ils le désirent, adresser leurs instruments de ratification ou d'adhésion au Gouvernement français qui gardera ces instruments dans ses archives et en communiquera copie au Secrétaire général de la Société des Nations. Celui-ci notifiera la réception de ces communications à tous les Etats signataires ou adhérents.

Article 12.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été

recognised in accordance with a special arrangement.

Article 8.

The present Convention, of which the English and French text shall be equally authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until October 1 st, 1926, by any State invited to the Paris Conference.

Article 9.

The present Convention shall be subject to ratification. The instruments of ratification shall be forwarded to the Secretary-General of the League of Nations, who shall notify their receipt to all the signatory or acceding States.

Article 10.

After October 1 st, 1926, the present Convention may be acceded to by any State invited to the Conference and referred to in Article 8, or by any State having a common frontier with one of these States.

Accession shall be effected by an instrument communicated to the Secretary-General of the League of Nations, to be deposited in the archives of the Secretariat. The Secretary-General shall notify such deposit to all the signatory and acceding States.

Article 11.

States not Members of the League of Nations may, if they so desire, address their instruments of ratification or accession to the French Government, which shall deposit these instruments in its archives, and communicate a copy of them to the Secretary-General of the League of Nations. The Secretary-General shall notify all the States which have signed or acceded to the Convention of the reception of these communications.

Article 12.

The present Convention shall not come into force until it has

tyfikacji przez pięć Państw. Data jej wejścia w życie liczyć się będzie od 90-go dnia po otrzymaniu przez Sekretarza Generalnego Ligi Narodów piątej ratyfikacji.

Następnie w stosunku do każdego z Ukladających się Państw konwencja niniejsza obowiązywać będzie po upływie 90 dni od przyjęcia ratyfikacji, lub zawiadomieniu o przystąpieniu.

Zgodnie z postanowieniami artykułu 18-go Paktu Ligi Narodów, Sekretarz Generalny zarejestruje niniejszą konwencję w dniu wejścia jej w życie.

Artykuł 13.

Sekretarz Generalny Ligi Narodów prowadzić będzie specjalny wykaz państw, które podpisały lub ratyfikowały niniejszą konwencję, oraz tych, które do niej przystąpiły, lub ją wypowiedziały. Wykaz ten będzie stale otwarty dla członków Ligi oraz dla wszystkich Państw zaproszonych na konferencję wymienioną w artykule 8-ym i ogłaszany możliwie najczęściej, stosownie do wskazówek Rady.

Artykuł 14.

Konwencja niniejsza będzie mogła być wymówioną przez jakiegokolwiek bądź z Ukladających się Państw po upływie 5 lat, począwszy od dnia wejścia jej w życie w danym Państwie. Wypowiedzenie winno być zgłoszone w formie notyfikacji pisemnej do Sekretarza Generalnego Ligi Narodów, bądź też, dla Państw, które skorzystały z przywileju przyznanego w artykule 11-ym — do Rządu Francuskiego, który prześle jej odpis Sekretarzowi Generalnemu Ligi Narodów. Sekretarz Generalny prześle wszystkim innym Ukladającym się Państwom odpis tej notyfikacji, z podaniem daty, w której ją otrzymał.

Wypowiedzenie wejdzie w życie po upływie jednego roku, licząc od dnia, w którym je otrzymał Sekretarz Generalny, i będzie sku-

ratifiée par cinq États. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception, par le Secrétaire général de la Société des Nations, de la cinquième ratification.

Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacun des États contractants, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général enregistrera la présente Convention le jour de son entrée en vigueur.

Article 13.

Un recueil spécial sera tenu par le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant les États qui ont signé ou ratifié la présente Convention, ceux qui y ont adhéré ou qui l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux Membres de la Société, ainsi qu'à tout État invité à la Conférence visée à l'article 8, et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

Article 14.

La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États contractants, après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée soit au Secrétaire général de la Société des Nations, soit, pour les États ayant fait usage de la faculté accordée par l'article 11, au Gouvernement français qui en communiquera copie au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification, informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général, et ne sera opérante qu'en

been ratified by five States. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter it shall take effect in the case of each of the Contracting States ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

In compliance with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General shall register the present Convention upon the day of its coming into force.

Article 13.

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations showing the States which have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open at all times to the Members of the League and to any State invited to the Conference and referred to in Article 8; it shall be published as often as possible, in accordance with the directions of the Council.

Article 14.

The present Convention may be denounced by any one of the Contracting States on the expiration of a period of five years reckoned from the date of its coming into force in respect of that State. Notification of denunciation shall be given by an instrument in writing addressed either to the Secretary-General of the League of Nations, or, in the case of States availing themselves of the option accorded by Article 11, to the French Government, which shall communicate a copy of the instrument to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of this notification, advising all the other Contracting States of the date on which it was received, shall be forwarded to them by the Secretary-General.

The denunciation shall become effective one year after the date of the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-

teczne jedynie odnośnie Państwa, które wypowiedzenie to zgłosiło.

Artykuł 15.

Rewizja niniejszej konwencji może być zażądana każdego czasu co najmniej przez 1/3 Państw Układających się.

NA DOWÓD CZEGO wyżej wymienieni pełnomocnicy podpisali niniejszą konwencję.

Sporządzono w Paryżu dwudziestego siódmego listopada tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego roku, w jednym egzemplarzu, który będzie złożony w Sekretarjacie Ligi Narodów; uwierzytelniony za zgodność odpis tego egzemplarza przesłany będzie wszystkim Państwom reprezentowanym na Konferencji.

NIEMCY:

*Franoux
Gehlhaar*

AUSTRJA:

Paul Zifferer

BELGJA:

*J. Brunet
Bouckaert*

BULGARJA:

J. Dantschoff

IMPERJUM BRYTYJSKIE:

John Baldwin

HISZPANJA:

Marqués de Faura

FINLANDJA:

Enckell

FRANCJA:

*Mahieu
S. Dreyfus*

GRECJA:

G. Meseviris

WĘGRY:

Dietrich

WŁOCHY:

Carlo Rossetti

HOLANDJA:

*G. van Slooten
A. van Driel*

POLSKA:

J. Kurzeniecki

RUMUNJA:

G. Popesco

ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD:

Lepine

KRÓLESTWO SERBÓW, CHORWATÓW I SŁOWENCÓW:

— z zastrzeżeniem klauzuli IV protokołu podpisania
F. Vilfan

ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

Article 15.

La revision de la présente Convention pourra être demandée à toute époque par un tiers au moins des États contractants.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires sus-nommés ont signé la présente Convention.

Fait à Paris, le vingt-sept novembre mil neuf cent vingt-cinq, en un seul exemplaire qui sera déposé au Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les États représentés à la Conférence.

ALLEMAGNE:

*Franoux
Gehlhaar*

AUTRICHE:

Paul Zifferer

BELGIQUE:

*J. Brunet
Bouckaert*

BULGARIE:

J. Dantschoff

EMPIRE BRITANNIQUE:

John Baldwin

ESPAGNE:

Marqués de Faura

FINLANDE:

Enckell

FRANCE:

*Mahieu
S. Dreyfus*

GRÈCE:

G. Meseviris

HONGRIE:

Dietrich

ITALIE:

Carlo Rossetti

PAYS-BAS:

*G. van Slooten
A. van Driel*

POLOGNE:

J. Kurzeniecki

ROUMANIE:

G. Popesco

UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTISTES SOCIALISTES:

Lepine

ROYAUME DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES:

Sous bénéfice de la clause IV du Protocole de signature.

F. Vilfan

General, and shall operate only in respect of the State in question.

Article 15.

The revision of the present Convention may be demanded at any time by at least one-third of the Contracting States.

IN FAITH WHEREOF the above-named plenipotentiaries have signed the present Convention.

Done at Paris the twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and twenty-five in a single copy which shall remain deposited in the archives of the Secretariat of the League of Nations; certified copies will be transmitted to all the States represented at the Conference.

GERMANY:

AUSTRIA:

BELGIUM:

BULGARIA:

BRITISH EMPIRE:

SPAIN:

FINLAND:

FRANCE:

GREECE:

HUNGARY:

ITALY:

NETHERLANDS:

POLAND:

ROUMANIA:

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

KINGDOM OF THE SERBS, CROATS AND SLOVENES:

SZWAJCARJA:

Motta

CZECHOSŁOWACJA:

Ing. Bohuslav Müller

Załącznik do konwencji o pomiarowaniu statków żeglugi śródlądowej.

Artykuł 1.

Pomierzenie, opisane w niniejszym załączniku ma za przedmiot umożliwienie określenia bądź to ciężaru statku, bądź też ciężaru ładunku według zanurzenia.

Ciężar całkowity statku równa się ciężarowi objętości wody wypartej przez ten statek; ciężar ładunku statku jest równy ciężarowi objętości wody, wypartej przez statek załadowany, zmniejszonemu o ciężar objętości wody, wypartej przez statek próżny.

Artykuł 2.

Przy pomiarowaniu statków używa się wyłącznie systemu metrycznego.

W następstwie tego, wymiary linjowe podane są w metrach, decymetrach i centymetrach; objętości—w metrach sześciennych i decymetrach sześciennych, ciężar zaś w tonnach 1000-kilogramowych i w ułamkach dziesiętnych tonny.

Czynności opisane poniżej w art. 3 i 4 określają wypór wody, podany objętościowo.

Ciężary, odpowiadające objętości wypartej wody, wpisane do świadectwa pomiarowego są w każdym poszczególnym wypadku iloczynem tych wyporów i ciężaru gątkowego wody, w której mierzone zanurzenie podziałek.

Artykuł 3.

Określeniu podlega objętość zewnętrzna części kadłuba, zawarta między:

1) Płaszczyzną największego zanurzenia dozwolonego przez przepisy obowiązujące na tych poszczególnych drogach żeglownych, dla których statek jest przeznaczony.

2) Płaszczyzną, przeprowadzoną bądź to na poziomie wodnicy dolnej statku próżnego, jak wskazano poniżej, bądź też na poziomie dna statku.

SUISSE:

Motta

TCHÉCOSLOVAQUIE:

Ing. Bohuslav Müller

Annexe à la convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

Article premier.

Le jaugeage défini dans la présente annexe a pour objet de permettre de déterminer, soit le poids du bateau, soit le poids de la cargaison, d'après l'enfoncement.

Le poids total d'un bateau étant égal à celui du volume d'eau qu'il déplace, le poids de la cargaison est égal au poids du volume d'eau déplacé par le bateau chargé, diminué du poids du volume d'eau déplacé par le bateau vide.

Article 2.

Le système métrique est seul employé dans le jaugeage des bateaux.

En conséquence, les dimensions linéaires sont exprimées en mètres, décimètres et centimètres, les volumes en mètres cubes et décimètres cubes, les poids en tonnes de mille kilogrammes et en fractions décimales de tonnes.

Les opérations définies aux articles 3 et 4 ci-après déterminent des déplacements évalués en volume.

Les poids correspondant aux déplacements en volume inscrits au certificat de jaugeage sont, dans chaque cas, le produit de ces déplacements par la densité spécifique de l'eau, dans laquelle ont été relevés les enfoncements des échelles.

Article 3.

Le volume à déterminer est le volume extérieur de la portion de la coque comprise entre:

1° Le plan du plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter, et

2° Un plan pris, soit au niveau de la flottaison à vide, tel qu'il est défini ci-après, soit au niveau du dessous du bateau.

SWITZERLAND:

CZECHOSLOVAKIA:

Annex to the convention regarding the measurement of vessels employed in inland navigation.

Article 1.

The object of measurement as defined in the present Annex is to make it possible to determine either the weight of the vessel or the weight of the cargo according to its draught.

As the total weight of a vessel is equal to the weight of the volume of water displaced by it, the weight of the cargo is equal to the weight of the volume of water displaced by the vessel when loaded minus the weight of the volume of water displaced by the vessel when empty.

Article 2.

The metric system only shall be employed in the measurement of vessels.

All lineal measurements shall therefore be expressed in metres, decimetres, and centimetres, volumes in cubic metres and cubic decimetres, and weight in tons of a thousand kilogrammes each and fractions of the same.

The operations described in the following Articles 3 and 4 shall determine the displacements in volume.

The weights corresponding with the displacements in volume entered upon the measurement certificates shall be in each case the product of these displacements and the specific density of the water in which the draught as indicated by the scales is ascertained.

Article 3.

The volume to be measured is the external volume of the part of the hull included between:

(1) The plane passing through the line of the maximum draught authorised by the regulations for the various navigable waterways on which the vessel is to be employed;

(2) A plane either at the level of the light-load line as hereinafter defined, or at a level corresponding to the bottom of the vessel.

Artykuł 4.

a) Dla statków, przeznaczonych do przewozu towarów, pomiary dokonywane są na samym statku.

Część kadłuba, podlegająca pomiarowi, podzielona jest płaszczyznami poziomymi na warstwy wysokości przeważnie jednego decymetra.

Powierzchnia pozioma każdej warstwy podzielona jest rzędniami prostopadłe do osi statku na pola. Część środkowa, zbliżona kształtem do prostokąta, jako też każde ze zwężeń z przodu i z tyłu statku, winny być podzielone przynajmniej na cztery pola.

Przy obliczaniu powierzchni pól, stosować należy obowiązkowo formułę Simpsona do tych części powierzchni, które są ograniczone linjami krzywymi.

Części końcowe zwężeń z przodu i z tyłu statku, wysokości równej co najmniej wysokości pól sąsiednich, mogą o ile zachodzi ten wypadek, tworzyć pola, których powierzchnię oblicza się oddzielnie.

Objętość warstwy otrzymuje się przez pomnożenie połowy sumy powierzchni przekrojów górnego i dolnego przez wysokość; o ile pozwalają na to kształty statku, można do obliczeń łączyć więcej warstw w grupy.

Iloraz objętości jednej warstwy przez liczbę centymetrów, wyrażającą jej wysokość, jest uznany jako dający objętość statku na każdy centymetr zanurzenia danej warstwy.

b) Dla statków, które nie są przeznaczone do przewozu towarów, przyjmuje się, że ich wyporność odpowiadająca danemu poziomowi zanurzenia wyraża się przez siedemdziesiąt setnych iloczynu trzech następujących wymiarów, odnoszących się do powierzchni zewnętrznej kadłuba, bez uwzględnienia jakichkolwiek bądź części wystających:

1) długości określonej przez odległość między dwiema normalnymi płaszczyznami pionowymi, prostopadłymi do osi podłużnej

Article 4.

a) Pour les bateaux affectés au transport des marchandises, les mesures sont prises sur le bateau lui-même.

La portion de la coque à mesurer est divisée par des plans horizontaux en tranches ayant généralement un décimètre de hauteur.

La surface horizontale de chaque tranche est divisée en éléments par des ordonnées tracées normalement à l'axe longitudinal du bateau. Dans la partie centrale, de forme sensiblement rectangulaire, ainsi que dans chacun des élargissements d'avant et d'arrière, le nombre de ces éléments est de quatre au moins.

Dans le calcul des aires, l'emploi de la formule de Simpson est obligatoire pour les parties de la surface limitée par des courbes.

Les parties extrêmes des élargissements à l'avant et à l'arrière du bateau, d'une hauteur au plus égale à celle des éléments voisins, peuvent constituer, s'il y a lieu, des éléments de surface dont l'aire est calculée séparément.

On obtient le volume d'une tranche en multipliant la demi-somme des aires des sections supérieure et inférieure par la hauteur; lorsque les formes du bateau le permettent, plusieurs tranches peuvent être groupées pour le calcul.

Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime sa hauteur est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement dans cette tranche.

b) Pour les bateaux qui ne sont pas affectés au transport des marchandises, on admet que leur déplacement correspondent à un plan de flottaison donné est représenté par les soixante dix centièmes du produit des trois dimensions suivantes relatives à la surface extérieure de la coque, sans tenir compte d'aucune saillie.

1° La longueur déterminée par la distance entre des deux plans verticaux normaux à l'axe longitudinal du bateau et tangents exté-

Article 4.

(a) For vessels employed in carrying freight the measurements shall be taken on the vessel itself.

The part of the hull to be measured is divided by horizontal planes into segments generally one decimetre in height.

The horizontal surface of each segment is divided into parts by lines perpendicular to the longitudinal axis of the vessel. The central portion, approximately rectangular in form, and the forward and after ends shall each be divided into at least four parts.

In the calculation of the surfaces, the use of the Simpson formula is compulsory for ascertaining the areas of the surfaces bounded by the curves.

The extreme parts of the forward and after ends of the boat, having a height at least equal to that of the adjoining parts, may if convenient constitute parts whose surfaces may be calculated separately.

The volume of a segment is obtained by multiplying the mean of the areas of the upper and lower sections by the height or distance between them; when the shape of the vessel permits several segments may be grouped together in making the calculation.

The quotient obtained by dividing the volume of a segment by the height of the segment expressed in centimetres is taken as the displacement of the vessel for each centimetre of draught within the height of that segment.

(b) For vessels not employed in carrying freight it is agreed that their displacement, corresponding to a given load-line, shall be represented by seventyhundredths of the product of the three following dimensions relating to the external surface of the hull without taking into account any projecting parts:

(1) The length determined by the distance between the two vertical planes perpendicular to the longitudinal axis of the boat and

statku i stycznymi zewnątrznie do linii odpowiadającej płaszczyźnie danego zanurzenia;

2) największej szerokości w poziomie zanurzenia;

3) przeciętnego zanurzenia mierzonego odległością prostopadłej między tą płaszczyzną zanurzenia a częścią najniższą kadłuba w przekroju poprzecznym, odpowiadającym środkowi długości, określonej powyżej w paragrafie 1.

Te trzy wymiary brane są bądź to z samego statku, bądź też z jego rysunku konstrukcyjnego.

Artykuł 5.

Podziałki pomiarowe, o ile zachodzi potrzeba, rozmieszczone są symetrycznie parami na bokach statku w płaszczyznach pionowych prostopadłych do osi.

Dla statków, których długość kadłuba przekracza 40 metrów, liczba podziałek wynosi przynajmniej 6, z których — dwie w płaszczyźnie przeprowadzonej mniej więcej w połowie długości — i po dwie w każdej z płaszczyzn, przeprowadzonych z obu stron pierwszej, w odstępach równych, ewentualnie w przybliżeniu jednej trzeciej całkowitej długości statku.

Gdy liczba podziałek przewyższa 6, wówczas rozmieszczenie ich określane jest analogicznie z tem, co wskazane jest w ustępach 2 i 4 niniejszego artykułu.

Dla statków mających najwyżej 40-ci metrów długości, liczba podziałek może być zmniejszona do czterech; są one wówczas rozmieszczone parami w płaszczyznach przeprowadzonych około $\frac{1}{3}$ i $\frac{2}{3}$ długości statku.

Podziałki winny być widoczne i umocowane do stałych punktów. Są one stopniowane po 2 centymetry, liczone prostopadle z osobnym znakiem co 10 centymetrów; — zero — odpowiada bądź to poziomowi wodnicy statku próżnego, bądź też poziomowi dna statku po stronie każdej podziałki.

Przyjmuje się, że wzniesienie poziomu zanurzenia ponad powierzchnię ograniczającą od dołu objętość, podlegającą pomiarowi równa się średniej arytmetycznej odczytów na wszystkich podziałkach.

Artykuł 6.

Za płaszczyznę zanurzenia statku próżnego (dolnej wodnicy)

rieurement à la ligne correspondant au plan de flottaison donné;

2° La largeur maximum à ce niveau de flottaison;

3° L'enfoncement moyen, mesuré par la distance verticale entre ledit plan de flottaison et la partie la plus basse de la coque dans la section transversale correspondant au milieu de la longueur définie au paragraphe 1 ci-dessus.

Ces trois dimensions sont relevées soit sur le bateau lui-même, soit sur ses dessins d'exécution.

Article 5.

Les échelles de jauge, lorsqu'il en est besoin, sont disposées symétriquement et par paires sur les flancs du bateau dans des plans verticaux perpendiculaires à l'axe.

Pour les bateaux dont la longueur de coque dépasse 40 mètres, les échelles sont au moins au nombre de six dont deux dans un plan situé vers le milieu de la longueur et deux dans chacun des plans situés, de part et d'autre du premier, à des distances respectivement égales au tiers environ de la longueur totale du bateau.

Lorsque le nombre des échelles est supérieur à six, leur emplacement est déterminé par analogie avec ce qui est indiqué aux alinéas 2 et 4 du présent article.

Pour les bateaux ayant au plus 40 mètres de longueur, le nombre des échelles peut être réduit à quatre; elles sont alors disposées par paires dans des plans situés vers le tiers et les deux tiers de la longueur du bateau.

Les échelles doivent être très apparentes et rattachées à des repères fixes. Elles sont graduées de 2 en 2 centimètres, comptés verticalement, une marque spéciale étant faite tous les 10 centimètres; le zéro correspond soit au plan de flottaison à vide, soit au niveau du dessous du bateau au droit de chaque échelle.

On admet que la hauteur du plan de flottaison au-dessus du plan limitant inférieurement le volume à mesurer est égale à la moyenne arithmétique des cotes lues sur toutes les échelles.

Article 6.

Est considéré comme plan de flottaison à vide, celui qui corres-

pond to the tangents to the curve of the plane corresponding with the given load-line;

(2) The maximum breadth at the given load-line;

(3) The average displacement measured by the vertical distance between the given load-line and the lowest part of the hull in the transverse section corresponding with the mid-point of the length as defined in the above paragraph.

These three dimensions shall be ascertained either on the vessel itself or from its plans of construction.

Article 5.

The measuring scales shall be placed, when required, symmetrically and in pairs on the sides of the vessel in vertical planes perpendicular to the axis.

In the case of vessels more than 40 metres long, these scales shall number at least six — two in a plane situated near the mid-point of the length, and two in each of the planes situated on either side of the first, at distances respectively equal to about one-third of the total length of the vessel.

When the number of scales is more than six their position shall be fixed by analogy with the indications given in paragraphs 2 and 4 of the present Article.

In the case of vessels not exceeding 40 metres in length, the number of scales may be reduced to four; they are then placed in pairs, in planes situated at points about one-third and two-thirds along the length of the vessel.

The scales must be clearly visible and attached to fixed points. They shall be graduated vertically for every two centimetres, a special mark being made every ten centimetres; zero shall be taken at the level of the light load or at the level corresponding to the bottom of the vessel at the position of each scale.

The height of the water-line above the lower level of the volume to be measured is taken as being equal to the arithmetical mean of the readings recorded on all the scales.

Article 6.

The light load line shall be regarded as the line at which the ves-

uważa się tę płaszczyznę, która odpowiada położeniu statku w wodzie słodkiej, wraz:

1) Z osprzętem statkowym, zapasami i załogą niezbędną do żeglowania;

2) Z wodą, której nie można usunąć z żęzy statku zwykłym sposobem czerpania;

3) Nadto, jeżeli chodzi o statek z własnym napędem — z ilością wody używaną normalnie do jego ruchu, lecz bez opału i balastu ruchomego.

Artykuł 7.

Czynności pomiarowe stwierdzone są przez wydanie świadectwa; świadectwo to wpisane jest pod liczbą porządkową w osobnym rejestrze prowadzonym przez biuro, ustanowione w tym celu przez każde z Układających się Państw przy określonym urzędzie i opatrzone literami i numerami rozpoznawczymi, przyczem ostatnie litery oznaczają Państwo, na którego obszarze znajduje się rzeczony biuro.

Wykaz liter, oznaczających Państwa, dołączony jest do niniejszego załącznika.

Artykuł 8.

Poziom największego zanurzenia (górną wodnicą), tak, jak go określa art. 3-ci, oznaczony jest w sposób widoczny z każdej strony statku zapomocą jednej lub więcej kresek lub tabliczek pomiarowych, których dolna krawędź odpowiada temu poziomowi.

Obok każdego znaku, lub na każdej tabliczce oznaczone są w sposób widoczny następujące wskazówki:

1) Litery lub liczby rozpoznawcze biura, wymienionego w art. 7;

2) Liczba porządkowa świadectwa.

Wskazówki te powtórzone są na najbardziej trwałych częściach kadłuba w sposób nieulegający zatarciu.

Artykuł 9.

Każdy pomierzony statek winien być zaopatrzony w świadectwo pomiarowe. W świadectwie tem wskazane są przedewszystkiem:

1. Biuro rejestracji wskazane w art. 7;

pond à la position que prend le bateau dans l'eau douce lorsqu'il porte seulement:

1° Les agrès, les provisions et l'équipage indispensables pour lui permettre de naviguer;

2° L'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;

3° En outre, s'il s'agit d'un bateau auto-moteur, l'eau utilisée normalement pour son fonctionnement, mais non le combustible ni le lest mobile.

Article 7.

Les opérations de jaugeage sont constatées par la délivrance d'un certificat; ce certificat est inscrit sous un numéro d'ordre sur un registre spécial, tenu par le bureau, qui est institué à cet effet par chaque État contractant pour un ressort déterminé et qui est caractérisé par des lettres ou des numéros distinctifs, là ou les dernières lettres désignant l'État sur le territoire duquel se trouve ce bureau.

La liste des lettres désignant les États est jointe à la présente annexe.

Article 8.

Le niveau du plus grand enfoncement, tel qu'il est déterminé à l'article 3, est marqué d'une façon apparente sur chaque côté du bateau par un ou plusieurs traits ou plaques de jauge dont le bord inférieur correspond à ce niveau.

Près de chaque marque ou sur chaque plaque sont poinçonnées, en caractères apparents, les indications suivantes:

1° Les lettres ou les numéros distinctifs du bureau visé à l'article 7;

2° Le numéro d'ordre du certificat.

Ces indications sont reproduites en caractères indélébiles sur les parties les plus durables de la coque.

Article 9.

Tout bateau jaugeé doit être muni de son certificat de jaugeage. Ce certificat indique notamment:

1° Le bureau d'inscription visé à l'article 7;

sel floats in fresh water when carrying only:

(1) The gear, stores and crew indispensable for the navigation of the vessel;

(2) Water which cannot be removed from the hold by the usual methods of pumping;

(3) In addition, in the case of a vessel propelled by its own power, the water ordinarily employed in its working, but not fuel or movable ballast.

Article 7.

The results of the measurement shall be shown in a certificate; this certificate shall be entered under a serial number in a special register kept by the office which shall be set up for the purpose by each Contracting State for a definite area and which shall be described by distinguishing letters or numbers, the last letter or letters of which shall indicate the State on whose territory the office in question is situated.

The list of the letters distinguishing the States is attached to the present Annex.

Article 8.

The line of maximum draught as determined in Article 3 shall be clearly indicated on each side of the vessel by one or several measurement plates the lower edge of which shall coincide with this line.

The following particulars shall be engraved in clear and legible characters near each mark, or on, each plate:

(1) The distinguishing letters or members of the office referred to in Article 7;

(2) The serial number certificate.

These particulars shall be marked in indelible characters on the most durable parts of the hull.

Article 9.

Every vessel which has been measured must be provided with its measurement certificate. This certificate shall show:

(1) The office of registry referred to in Article 7;

2. Litery lub numery rozpoznawcze rzeczonoego biura i liczba porządkowa świadectwa oraz jego data;

3. Nazwa lub godło statku;

4. Rodzaj konstrukcji;

5. Największa długość i największa szerokość kadłuba;

6. Wzmianka w razie potrzeby, o ostatniem świadectwie pomiarowym unieważnionem przez nowe pomierzanie, o znakach wskazanych w 2 jak powyżej;

7. W razie potrzeby ilość, rozmieszczenie i opis podziałek; mianowicie położenie obrane dla — zera —;

8. Przeciętna odległość pionowych pomiędzy poziomem dna statku w najniższym punkcie przekrojów, odpowiadających podziałkom, a poziomem zanurzenia statku próżnego (dolna wodnica), jak to oznaczono powyżej, jak również załoga, osprzęt, wysokość wody w zębie, tudzież ciężar wody używanej normalnie do ruchu motoru — jakie przyjęto dla określenia dolnej wodnicy, a także położenie balastu stałego;

9. Stopniowy wypór wody przez statek w centymetrach zanurzenia, począwszy od dolnej wodnicy; dla statków, które nie są przeznaczone do przewozu towarów, w miejsce tych wskazań podaje się dane, co do wyporu wody statku próżnego, podług określenia w art. 6-ym oraz wyporu pomiędzy poziomem największego zanurzenia określonego powyżej w art. 3-cim, a dolną wodnicą.

Artykuł 10.

W razie ponownego pomierzania statku, poprzednie napisy i znaki — w danym zaś razie — tabliczki pomiarowe i podziałki — usuwa się, a zastępując je nowemi, postępuje się jak przy pierwszym pomierzaniu.

Jednocześnie odbiera się dawne świadectwo.

Artykuł 11.

W razie zmiany nazwy lub godła statku, powołany do tego urzędnik winien to zaznaczyć w świadectwie. Uwagę tę należy podpisać, podając datę.

2° Les lettres ou les numéros distinctifs dudit bureau, le numéro d'ordre du certificat et sa date;

3° Le nom ou la devise du bateau;

4° Le mode de construction;

5° La plus grande longueur et la plus grande largeur de la coque;

6° Le rappel, s'il y a lieu, pour le dernier certificat annulé par le nouveau jaugeage des indications visées au 2° ci-dessus;

7° S'il y a lieu, le nombre, l'emplacement et la description des échelles, et notamment, la position choisie pour le zéro;

8° La moyenne des distances verticales entre le niveau du dessous du bateau au point le plus bas dans les sections correspondant aux échelles et le plan de flottaison à vide, tel qu'il est défini ci-dessus, ainsi que le personnel, le matériel, la hauteur d'eau dans le fond du bateau et le poids de l'eau utilisée normalement pour le fonctionnement de l'appareil moteur, qui ont été admis pour la détermination de ce plan de flottaison à vide, ainsi que la situation du lest fixe;

9° Le déplacement progressif du bateau par centimètre d'enfoncement à partir du plan de flottaison à vide; pour les bateaux qui ne sont pas affectés au transport des marchandises, ces indications sont remplacées par celles du déplacement à vide défini à l'article 6 et du déplacement entre le plan du plus grand enfoncement visé à l'article 3 ci-dessus et le plan de flottaison à vide.

Article 10.

En cas de rejaugage d'un bateau, les anciennes inscriptions et marques, et, le cas échéant, les plaques de jauge et les échelles, sont enlevées et il est procédé pour leur remplacement, comme dans le cas d'un premier jaugeage.

En même temps, l'ancien certificat de jaugeage est retiré.

Article 11.

En cas de modification du nom ou de la devise du bateau, mention en est faite sur le certificat de jaugeage par un agent ayant qualité à cet effet. Cette mention est datée et signée.

(2) The distinguishing letters or numbers of the said office and the serial number of the certificate;

(3) The name or the official title of the vessel;

(4) The method of construction;

(5) The extreme length of hull and greatest breadth of beam;

(6) The particulars referred to in paragraph 2 above as shown on the last certificate, if any, which has been cancelled by the new measurement;

(7) Where necessary, the number, position and description of the scales, and particularly the position selected for zero;

(8) The average of the vertical distances between the bottom of the vessel at its lowest point at the sections corresponding with the scales and the plane of the light load line as defined above, together with the crew, the equipment and the depth of the water in the hold of the vessel which have been accepted for the determination of the light load line as well as the position of the fixed ballast;

(9) The progressive displacement of the vessel for each decimetre or centimetre of draught, starting from the level of the light load line; in the case of vessels not employed in carrying freight, these particulars shall be replaced by those relating to the light load line defined in Article 6 and the displacement between the line of maximum draught defined in Article 3 and the light load line.

Article 10.

On a vessel being re-measured, the old inscription and marks, and, if necessary, the measurement plates and scales, shall be removed, and they shall be replaced as in the case of a first measurement.

At the same time, the old tonnage certificate shall be withdrawn.

Article 11.

If the name or official title of a vessel is altered, the fact shall be mentioned on the certificate by an official duly authorised for the purpose. This note shall be dated and signed.

U Z U P E Ł N I E N I E I.

Tablica I.

Załącznik I.

Statki ponownie pomierzone w¹⁾ w kwartale 19..... a które były pomierzone ostatnio w¹⁾.

Liczba porządkowa	Nazwa lub godło statku	Litery i numery poprzedniego zapisu	Największa objętość wyporu, zapisana w unieważnionem świadectwie	Litery i numery nowego zapisu	Największa objętość wyporu, zapisana w nowem świadectwie	Data ponownego zapisania	U w a g i
1	2	3	4	5	6	7	8

¹⁾ Oznaczyć nazwę państwa.

Tableau I.

Addendum I.

Bateaux rejaugés en¹⁾ durant le trimestre de l'année et qui avaient été jaugés en dernier lieu en¹⁾.

Numéro d'ordre	Nom ou devise du bateau	Lettres et numéros de la précédente inscription	Déplacement en volume maximum inscrit dans le certificat annulé	Lettres et numéros de la nouvelle inscription	Déplacement en volume maximum inscrit dans le nouveau certificat	Date du rejaugage	Observations
1	2	3	4	5	6	7	8

¹⁾ Indiquer le nom de l'État.

Form I.

Addendum I.

Vessels re-measured in¹⁾ during the quarter of the year last measured in¹⁾.

Serial number	Name or official title of vessel	Letters and number of the previous Entry	Maximum displacement in volume entered in the cancelled certificate	Letters and number of new Entry	Maximum displacement in volume entered in new certificate	Date of re-measurement	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8

¹⁾ Give name of State.

Tablica II.

Załącznik I (dalszy ciąg).

Statki zapisane w ¹⁾ a które zmieniły nazwy, lub godło w kwartale 19... r.

Liczba porządkowa	Dawna nazwa lub godło statku	Nowa nazwa lub nowe godło	Litera i numer zapisu	Nazwisko i miejsce urzędowania agenta (urzędnika) zmieniającego świadectwo	Data tej zmiany	U w a g i
1	2	3	4	5	6	7

¹⁾ Oznaczyć nazwę państwa.

Tableau II.

Addendum I (suite).

Bateaux inscrits en ¹⁾ et ayant changé de nom ou de devise durant le trimestre de l'année

Número d'ordre	Nom ou devise que portait le bateau	Nouveau nom ou nouvelle devise	Lettre et numéro d'inscription	Nom et résidence de l'agent ayant modifié le certificat	Date de cette modification	Observations
1	2	3	4	5	6	7

¹⁾ Indiquer le nom de l'État.

Form II.

Addendum I (continued).

Vessels entered in ¹⁾ which have changed hands, or the name or official title of which has been altered, during the quarter of the year

Serial number	Previous name or official title of the vessel	New name or new official title	Letters and number of Entry	Name and place of residence of Agent by whom the Certificate was modified	Date of modifications	Remarks
1	2	3	4	5	6	7

¹⁾ Give name of State.

Uzupełnienie II.

Wykaz rozpoznawczych liter
Państw, wymienionych w art.
7-ym.

D	— Niemcy
A	— Austrija
B	— Belgja
GB	— Imperjum Brytyjskie — Wolne Państwo Irlandzkie
EG	— Bułgaria
DA	— Gdańsk
DK	— Danja
E	— Hiszpanja — Estonia
SF	— Finlandja
F	— Francja
GR	— Grecja
M	— Węgry
I	— Włochy — Lotwa
LT	— Litwa
L	— Luksemburg
NO	— Norwegja
N	— Holandja
PL	— Polska
P	— Portugalja
RM	— Rumunja
SR	— Związek Socjalistycznych Republik Rad
SHS	— Królestwo Sęrbów, Chor- watów i Słowenów
S	— Szwecja
CH	— Szwajcarja
CS	— Czechosłowacja

Protokół podpisania.

Przystępując do podpisania konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej, zawartej pod datą dnia dzisiejszego, niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, postanowili co następuje:

I. Należy rozumieć, że na drogach wodnych poddanych kompetencji Komisji Międzynarodowej—konwencja nie narusza ani przysługującego Komisji Międzynarodowej prawa, jakie wynika z jej własnych pełnomocnictw wydawania przez nią regulaminów, związanych ze stosowaniem tej konwencji, ani też zobowiązań, wynikających dla niej z traktatów, konwencji, oraz aktów, którym podlega.

II. Należy rozumieć, że konwencja nie narusza w niczem praw i zobowiązań, wynikających dla Ukladających się Państw z umów o wzajemnem uznawaniu świa-

Addendum II.

Liste des lettres distinctives des
états visées à l'article 7.

D	— Allemagne
A	— Autriche
B	— Belgique
GB	— Empire britannique — Etat libre d'Irlande
BG	— Bulgarie
DA	— Dantzig
DK	— Danemark
E	— Espagne — Esthonie
SF	— Finlande
F	— France
GR	— Grèce
M	— Hongrie
I	— Italie — Lettonie
LT	— Lithuanie
L	— Luxembourg
NO	— Norvège
N	— Pays-Bas
PL	— Pologne
P	— Portugal
RM	— Roumanie
SR	— Union des Républiques soviétistes socialistes
SHS	— Royaume des Serbes, Cro- ates et Slovènes
S	— Suède
CH	— Suisse
CS	— Tchecoslovaquie

Protocole de signature.

Au moment de procéder à la signature de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, conclue à la date de ce jour, les soussignés dûment autorisés sont convenus de ce qui suit:

I. Sur les voies d'eau placées sous la compétence d'une Commission internationale, il est entendu que la Convention ne porte atteinte ni au droit que la Commission internationale peut tenir de ses pouvoirs propres d'établir elle-même les textes réglementaires que comporte l'application de cette Convention, ni aux obligations résultant pour elle des traités, conventions et actes qui la régissent.

II. Il est entendu que la Convention n'affecte en rien les droits et obligations résultant pour les États contractants des accords concernant la reconnaissance réciproque des

Addendum II.

Liste of distinguishing letters of
the states referred to in Article 7.

D	— Germany
A	— Austria
B	— Belgium
GB	— British Empire — Irish Free State
BG	— Bulgaria
DA	— Danzig
DK	— Denmark
E	— Spain — Esthonia
SF	— Finland
F	— France
GR	— Greece
M	— Hungary
I	— Italy — Latvia
LT	— Lithuania
L	— Luxemburg
NO	— Norway
N	— Netherlands
PL	— Poland
P	— Portugal
RM	— Roumania
SR	— Union of the Soviet Socia- list Republics
SHS	— Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes
S	— Sweden
CH	— Switzerland
CS	— Czechoslovakia

Protocol of signature.

At the moment of signing the Convention of to-day's date relating to the measurement of vessels employed in inland navigation, the undersigned, duly authorised, have agreed as follows:

I. It is understood that, on the waterways coming within the competence of an international commission, the Convention shall not prejudice in any way the right which the International Commission may have of its own authority to establish the regulations necessary for the application of this Convention or the obligations laid upon the Commission by the treaties, conventions and acts which regulate its position.

II. It is understood that the Convention shall not affect in any way the rights and obligations arising for the Contracting States from agreements relating to the re-

dectw pomiarowych, opartych na tonnie rejestrowej.

III. Należy rozumieć, że tymczasowo, świadectwa, wydane zgodnie z zasadami pomierzenia i obliczania zawartymi w umowie z 1913 roku, między Niemcami i Austro-Węgrami, przez biura, które wykonywują obecnie pomiary podług tych przepisów, będą uznawane za równoznaczne ze świadectwami wydawanymi na warunkach przewidzianych w konwencji, oraz jej załączniku.

Jeżeli w ciągu 10 lat, licząc od dnia 1 października 1926 r., Państwa, które wydają te świadectwa, nie zrzekną się tego zastrzeżenia zbierze się wówczas dla rozpatrzenia sprawy nowa konferencja.

IV. Rozumie się, że każde z Ukladających się Państw, na którego obszarze, w dniu 1 października 1926 r. były pobierane opłaty żeglugowej, na podstawie tonny rejestrowej, będzie mogło żądać z chwilą podpisania konwencji lub przystąpienia do niej, aby statki żeglugi śródlądowej, podlegające tym opłatom, były zaopatrzone w świadectwo pomiarowe w tonnach rejestrowych, świadectwo to będzie w danym razie uznawane przez władze tego Państwa, jako równoznaczne ze świadectwami, wydanymi przez nie podług tego samego systemu; w razie nieprzedłożenia tego świadectwa, rzeczony Państwo będzie mogło przystąpić do dodatkowego pomierzenia.

V. Rozumie się, że Ukladające się Państwa obowiązane są do zadośćuczynienia zobowiązaniom, przewidzianym w art. 2 i 5 konwencji tylko w miarę uczestniczenia w żegludze międzynarodowej.

VI. Rozumie się, że każde Ukladające się Państwo, będzie mogło z chwilą podpisania konwencji lub przystąpienia do niej żądać, aby w razie ponownego pomierzenia statku, pomierzonego pierwotnie przez jego biura, — niezatarte znaki pierwotne, o ile nie służyły wyłącznie do stwierdzenia pomierzenia, zostały uzupełnione przez dodanie niedającego się zatrzeć krzyża równoramiennego, — aby to uzupełnienie było uważane ja-

certificats de jaugeage établis en tonnes de registre.

III. Il est entendu qu'à titre provisoire les certificats délivrés conformément aux règles de mesurage et de calcul de l'Accord de 1913 entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, dans le ressort des bureaux où le jaugeage se fait actuellement d'après ces règles, seront reconnus comme équivalents à ceux qui seront délivrés dans les conditions prévues à la Convention et à son annexe. Si dans un délai de dix années à compter du 1-er octobre 1926, les États qui délivrent ces certificats n'ont pas renoncé à cette réserve, une nouvelle Conférence sera réunie pour examiner la question.

IV. Il est entendu que tout État contractant sur le territoire duquel des taxes seraient, à la date du 1-er octobre 1926, perçues sur la navigation, sur la base de la tonne de registre, pourra demander, au moment de la signature de la Convention ou de l'adhésion à celle-ci, qu'à titre provisoire, les bateaux de navigation intérieure soumis à ces taxes soient munis d'un certificat de jaugeage en tonnes de registre, ce dernier certificat étant dans ce cas reconnu par les autorités de cet État comme équivalent à ceux délivrés par elles d'après le même système; à défaut de la production de ce certificat, ledit État pourra procéder à un jaugeage supplémentaire.

V. Il est entendu que les États contractans ne sont tenus de satisfaire aux obligations prévues aux articles 2 et 5 de la Convention que dans la mesure où ils participent à une navigation internationale.

VI. Il est entendu que tout État contractant pourra demander, au moment de la signature de la Convention, ou de l'adhésion à celle-ci, qu'en cas de rejaugage d'un bateau originairement jaugé par ses services, les marques indélébiles originaires, lorsqu'elles n'ont pas eu pour unique objet la constatation du jaugeage, soient complétées par l'addition d'une croix indélébile à branches égales, que cette addition soit considérée comme équivalente

reciprocal recognition of tonnage certificates drawn up in registered tons.

III. It is understood that, as a temporary measure the certificates issued in accordance with the rules of measurement and calculation contained in the Agreement of 1913 between Germany and Austria-Hungary, in the administrative districts where the measurements are at present made according to these rules, shall be accepted as equivalent to the certificates issued in accordance with the conditions provided for in the present Convention and its Annex. If within a period of ten years from October 1 st, 1926, the States which issue these certificates have not abandoned this reservation, a new conference will be convened in order to consider the question.

IV. It is understood that any Contracting State upon whose territory dues may on October 1 st, 1926, be levied on navigation on the basis of registered tonnage may request at the moment of signing or acceding to the present Convention, that as a temporary measure the vessel employed in inland navigation and subject to these dues shall be provided with a measurement certificate, the certificate being, in this case, recognised by the authorities of the State concerned as equivalent to those issued by itself in accordance with the same system; failing the production of this certificate the State concerned may proceed to a supplementary measurement.

V. It is understood that the Contracting States are only bound to comply with the obligations contemplated in Articles 2 and 5 of the Convention to the extent in which they participate in international navigation.

VI. It is understood that any Contracting State may request, at the moment of signing or acceding to the Convention, that in the event of a re-measurement of a vessel originally measured by its own officials the original indelible marks, when they are not intended solely to indicate that the vessel has been measured, shall have added to them an indelible cross having arms of equal length, and that this addition shall be regarded as equivalent

ko równoznaczne z usunięciem przepisaniem w art. 10-tym załącznika konwencji, — aby dawne tabliczki pomiarowe, zamiast usuwania ich, zostały oznaczone krzyżem, i aby w razie nałożenia nowych tabliczek pomiarowych, dawne tabliczki były umieszczone na tym samym poziomie co nowe i obok nich.

W wypadku wyżej wskazanym, zawiadomienia przewidziane przez ustęp 3-ci art. 5-go i przez art. 6-ty konwencji, powinny być również skierowane do biura pierwotnej rejestracji.

Protokół niniejszy będzie miał tę samą moc, wartość i czas trwania co konwencja zawarta pod datą dnia dzisiejszego i winien być uważany za jej część integralną.

Na dowód czego, poniżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali protokół niniejszy.

Sporządzono w Paryżu, dwudziestego siódmego listopada tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego roku w jednym egzemplarzu, który będzie złożony w Sekretariacie Ligi Narodów. Uwierzytelniony za zgodność odpis zostanie doręczony wszystkim Państwom reprezentowanym na konferencji.

NIEMCY:

Franoux

AUSTRJA:

Paul Zifferer

BELGJA:

*J. Brunet
Bouckaert*

BULGARJA:

J. Dantschoff

IMPERJUM BRYTYJSKIE:

John Baldwin

HISZPANJA:

Marqués de Faura

FINLANDJA:

Enckell

FRANCJA:

*Mahieu
S. Dreyfus*

GRECJA:

G. Meseviris

WĘGRY:

Dietrich

WŁOCHY:

Carlo Rossetti

HOLANDJA:

*G. van Slooten
A. van Driel*

à l'enlèvement prescrit par l'article 10 de l'annexe à la Convention, que les anciennes plaques de jauge soient marquées d'une croix au lieu d'être retirées et que, s'il est apposé de nouvelles plaques de jauge, les anciennes plaques de jauge soient placées au même niveau que les nouvelles et près de celles-ci.

Dans le cas visé ci-dessus, les avis prévus par le troisième alinéa de l'article 5 et par l'article 6 de la Convention seront également adressés au Bureau d'inscription originale.

Le présent Protocole aura les mêmes force, valeur et durée que la Convention conclue à la date de ce jour dont il doit être considéré comme faisant partie intégrante.

En foi de quoi les plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Protocole.

Fait à Paris, le vingt-sept novembre mil neuf cent vingt-cinq en simple expédition qui sera déposée au Secrétariat de la Société des Nations; copie conforme en sera remise à tous les États représentés à la Conférence.

ALLEMAGNE:

Franoux

AUTRICHE:

Paul Zifferer

BELGIQUE:

*J. Brunet
Bouckaert*

BULGARIE:

J. Dantschoff

EMPIRE BRITANNIQUE:

John Baldwin

ESPAGNE:

Marqués de Faura

FINLANDE:

Enckell

FRANCE:

*Mahieu
S. Dreyfus*

GRÈCE:

G. Meseviris

HONGRIE:

Dietrich

ITALIE:

Carlo Rossetti

PAYS-BAS:

*G. van Slooten
A. van Driel*

lent to the removal described in Article 10 of the Annex to the Convention; that the old measurement plates shall be marked with a cross instead of being withdrawn; and that, if new plates are affixed, the old plates shall be placed at the same level and near to the new ones.

In the case provided for above, the notification provided for in the third paragraph of Article 5 and in Article 6 of the Convention shall also be addressed to the original office of inscription.

The present Protocol shall have the same force, effect and duration as the Convention of to-day's date of which it is to be considered as an integral part.

In faith whereof the Plenipotentiaries hereinafter named have signed the present Protocol.

Done at Paris, the twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and twenty-five in a single copy which will remain deposited with the Secretariat of the League of Nations; certified copies will be transmitted to all the States represented at the Conference.

GERMANY:

AUSTRIA:

BELGIUM:

BULGARIA:

BRITISH EMPIRE:

SPAIN:

FINLAND:

FRANCE:

GREECE:

HUNGARY:

ITALY:

NETHERLANDS:

POLSKA: <i>J. Kurzeniecki</i>	POLOGNE: <i>J. Kurzeniecki</i>	POLAND:
RUMUNJA: <i>G. Popesco</i>	ROUMANIE: <i>G. Popesco</i>	ROUMANIA:
ZWIĄZEK SOCJALISTYCZ- NYCH REPUBLIK RAD: <i>Lepine</i>	UNION DES RÉPUBLIQUES SO- VIÉTISTES SOCIALISTES: <i>Lepine</i>	UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:
KRÓLESTWO SERBOW, CHOR- WATÓW I SŁOWENCÓW: <i>F. Villan</i>	ROYAUME DES SERBES, CROA- TES ET SLOVÈNES: <i>F. Villan</i>	KINGDOM OF THE SERBS, CROATS AND SLOVENES:
SZWAJCARJA: <i>Motta</i>	SUISSE: <i>Motta</i>	SWITZERLAND:
CZECHOSŁOWACJA: <i>Ing. Bohuslav Müller</i>	TCHÉCOSLOVAQUIE: <i>Ing. Bohuslav Müller</i>	CZECHOSLOVAKIA:

Znajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości jak i każde z zawartych w niej postanowień; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 15 maja

(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta
Rzeczypospolitej

Prezes Rady
Ministrów:

(—) *W. Ślawek*

Minister Spraw
Zagranicznych:
(—) *August Zaleski*

L. S.

L. S.

Après avoir vu et examiné ladite Convention, Nous l'avons approuvée et approuvons en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclarons qu'elle est acceptée, ratifiée et confirmée, et promettons qu'elle sera inviolablement observée.

En Foi de Quoi Nous avons donné les Présentes, revêtues du Sceau de la République.

A Varsovie, le 15 mai 1930.

(—) *I. Mościcki*

Par le Président de la République

Le Président du Conseil des Ministres:

(—) *W. Ślawek*

Le Ministre des Affaires Étrangères:

(—) *August Zaleski*

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wypowiedzenia Konwencji

Konwencja dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej, podpisana w Paryżu 27 listopada 1925 r., zwana dalej „Konwencją”, została opracowana w latach 20. XX wieku, z uwzględnieniem uwarunkowań prawnych i faktycznych z tego okresu w zakresie pomierzania statków żeglugi śródlądowej. W związku ze znacznym upływem czasu od opracowania Konwencji niektóre z jej postanowień uległy dezaktualizacji, m.in. te postanowienia, które odnoszą się do nieistniejących już organizacji (Liga Narodów) czy do państw-stron Konwencji przekształconych w inne (np. Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców) oraz dotyczą okresów, które już upłynęły (np. art. 7 Konwencji dotyczy pięcioletniego okresu liczonego od dnia 1 października 1927 r.).

Należy podkreślić, że Konwencja reguluje w podstawowym, niewielkim zakresie sprawy dotyczące pomierzania statków żeglugi śródlądowej.

Ponadto w zakresie pomierzania statków żeglugi śródlądowej 15 lutego 1966 r. sporządzono w Genewie Konwencję dotyczącą pomierzania statków żeglugi śródlądowej, zwaną dalej „Nową Konwencją”. Ten akt prawny w sposób kompleksowy, bardziej szczegółowy normuje kwestię pomierzania statków żeglugi śródlądowej (posiada on 22 artykuły oraz znacznie obszerniejsze załączniki). Z uwagi na fakt, że Nowa Konwencja została sporządzona w późniejszym okresie, jej postanowienia lepiej odpowiadają dzisiejszym uwarunkowaniom społecznym oraz gospodarczym.

Rzeczpospolita Polska zamierza przystąpić do Nowej Konwencji. Zgodnie z art. 19 Nowej Konwencji każde państwo-strona Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 r. winno ją wypowiedzieć. W związku z tym oraz z uwagi na dezaktualizację postanowień Konwencji i jej ograniczony zakres, Rzeczpospolita Polska uznała za celowe wypowiedzenie Konwencji.

2. Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W chwili obecnej w polskich przepisach kwestie pomierzania statków żeglugi śródlądowej uregulowane są w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze

śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458, z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 772). Merytorycznie sposób pomierzenia statków żeglugi śródlądowej określony w tym rozporządzeniu nie jest sprzeczny z przepisami zawartymi w Konwencji. Nie ma także potrzeby dokonywania zmiany w polskich przepisach w związku z wypowiedzeniem Konwencji.

3. Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych wypowiedzenia Konwencji

Nie przewiduje się skutków finansowych związanych z wypowiedzeniem Konwencji.

W zakresie skutków gospodarczych, społecznych i politycznych wypowiedzenie Konwencji, w związku z art. 19 Nowej Konwencji, umożliwi Rzeczypospolitej Polskiej przystąpienie do Nowej Konwencji. W związku z tym wypowiedzenie Konwencji pośrednio wywoła pozytywne skutki społeczne i gospodarcze wynikające z umożliwienia przyjęcia kompleksowego uregulowania w zakresie pomierzenia statków w żegludze śródlądowej.

Wypowiedzenie Konwencji nie wymaga nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej.

Należy wskazać, że Rzeczpospolita Polska nie składała zastrzeżeń ani deklaracji do Konwencji.

Należy podkreślić, że z art. 14 Konwencji wynika konieczność zgłoszenia wypowiedzenia Konwencji w formie notyfikacji pisemnej do Sekretarza Generalnego ONZ. Ponadto wypowiedzenie wejdzie w życie po upływie jednego roku, licząc od dnia, w którym je otrzymał Sekretarz Generalny, i będzie skuteczne jedynie odnośnie do państwa, które wypowiedzenie to zgłosiło. W związku z powyższym wypowiedzenie zostanie złożone Sekretarzowi Generalnemu ONZ.

4. Wyjaśnienie wyboru trybu wypowiedzenia Konwencji

Zgodnie z art. 241 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej umowy międzynarodowe ratyfikowane dotychczas przez Rzeczpospolitą Polską na podstawie obowiązujących w czasie ich ratyfikacji przepisów konstytucyjnych i ogłoszone w Dzienniku Ustaw uznaje się za umowy ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną

w ustawie i stosuje się do nich przepisy art. 91 Konstytucji, jeżeli z treści umowy międzynarodowej wynika, że dotyczą one kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji. Zgodnie z art. 89 ust. 1 Konstytucji ratyfikacja przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej i jej wypowiedzenie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, jeżeli umowa dotyczy m.in. członkostwa RP w organizacji międzynarodowej, znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym, spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy. Należy podkreślić, że Konwencja nie dotyczy żadnej z kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji. W związku z powyższym jej wypowiedzenie nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

Ponadto wypowiedzenie Konwencji jest związane z przystąpieniem przez Rzeczpospolitą Polską do Konwencji dotyczącej pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, sporządzonej w Genewie 15 lutego 1966 r., która nie spełnia przesłanek określonych w art. 89 ust. 1 i art. 90 Konstytucji. W związku z powyższym nie zachodzi konieczność uprzedniego wyrażenia zgody w formie ustawy na przystąpienie do Nowej Konwencji. Dlatego, także z tych względów, taki sam tryb powinien zostać przyjęty w zakresie wypowiedzenia Konwencji, tj. bez konieczności wyrażenia zgody w formie ustawy na jej wypowiedzenie.

Mając na uwadze powyższe, wypowiedzenie Konwencji odbędzie się bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
podaje do powszechnej wiadomości:

Konwencja dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej, podpisana w Paryżu 27 listopada 1925 r., zostaje wypowiedziana przez Rzeczpospolitą Polską.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ANDRZEJ DUDA

PREZES RADY MINISTRÓW

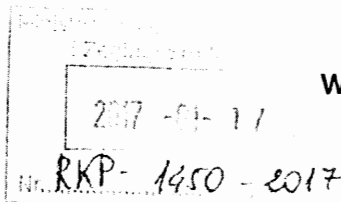
BEATA SZYDŁO



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.50.2017 / 2 / ar

dot.: DZS.0210.11(2).2016.JJ NK:5377/16 z dn. 29.12.2016 r.



Warszawa, 13 stycznia 2017 r.



Pan
Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej wypowiedzenia Konwencji dotyczącej pomierzenia
statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu dnia 27 listopada 1925 r, wyrażona
przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii
Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem wniosku o wypowiedzenie Konwencji dotyczącej pomierzenia statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu dnia 27 listopada 1925 r pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię

Wypowiedzenie umowy nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

[Signature]
Minister
Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

**KONWENCJA DOTYCZĄCA POMIERZANIA
STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
sporządzona w Genewie, 15 lutego 1966 roku**

KONWENCJA DOTYCZĄCA POMIERZANIA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Artykuł 1

W załączniku do niniejszej Konwencji określa się cel i sposoby pomierzania statków żeglugi śródlądowej, a także innych statków przeznaczonych do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych. W przedmiotowym załączniku ustala się także wzór świadectwa pomiarowego wydawanego dla każdego statku pomierzonego zgodnie z jej postanowieniami.

Artykuł 2

1. Każda z Umawiających się Stron wprowadzi na swoim terytorium z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji przepisy dotyczące wykonania postanowień Konwencji i jej załącznika.
2. Każda z Umawiających się Stron przedstawi każdej innej Umawiającej się Stronie, na jej prośbę, przepisy wprowadzone w życie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu.
3. W celu zastosowania niniejszej Konwencji, każda z Umawiających się Stron wyznacza na swoim terytorium służbę (służby) albo organ (organy), zwane dalej „biurami pomierzania statków”, którym powierza się wydawanie świadectw pomiarowych. Każde biuro pomierzania statków oznacza się literami, albo numerami i literami, przy czym ostatnia lub ostatnie litery określają Umawiającą się Stronę, na której terytorium znajduje się biuro.

Artykuł 3

Każda z Umawiających się stron, będzie przeprowadzać na swoim terytorium pomierzanie lub powtórne pomierzanie statków o których mowa w artykule 1 niniejszej Konwencji na prośbę armatora lub jego przedstawiciela.

Artykuł 4

1. Okres ważności świadectwa pomiarowego nie może przekraczać 15 lat; w każdym świadectwie podaje się datę upływu jego ważności.
2. Niezależnie od podanej w świadectwie pomiarowym daty upływu jego ważności, świadectwo pomiarowe traci ważność, jeżeli statek uległ zmianom (w szczególności remontowi, przebudowie, trwałemu odkształceniu), w wyniku których dane co do wyporności przy określonych zanurzeniach, albo co do nośności maksymalnej, zawarte w świadectwie pomiarowym nie są już dokładne.

Artykuł 5

Z zastrzeżeniem postanowień ustępu 2 artykułu 15 niniejszej Konwencji, każde biuro pomierzenia statków może, w ramach instrukcji otrzymanych od Umawiającej się Strony, pod której zarządem się znajduje, przedłużać okres ważności świadectwa pomiarowego, jeżeli po sprawdzeniu, a gdy będzie to konieczne, po zapoznaniu się z dokumentacją, na podstawie której wystawiono dane świadectwo, stwierdzi się, że zawarte w nim dane są w dalszym ciągu aktualne. Okres ważności każdego przedłużenia wynosi nie więcej niż 10 lat dla statków przeznaczonych do przewozu towarów i nie więcej niż 15 lat dla innych kategorii statków.

Artykuł 6

1. W granicach ważności dokumentów, o których mowa w artykułach 4 i 5 niniejszej Konwencji, świadectwa pomiarowe wydane przez biuro pomierzenia statków jednej z Umawiających się Stron na podstawie przepisów zgodnych z postanowieniami niniejszej Konwencji, są uznawane przez władze innych Umawiających się Stron za równoważne świadectwom wydawanym przez te Strony na podstawie ich własnych przepisów, zgodnych z postanowieniami niniejszej Konwencji.

2. Postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu nie stanowią przeszkody dla żadnej z Umawiających się Stron w wykonywaniu na swój koszt sprawdzenia danych zawartych w świadectwach pomiarowych wydawanych przez biuro pomierzenia statków innej Umawiającej się Strony; sposób sprawdzenia powinien być taki, aby utrudnienia w zakresie eksploatacji statku ograniczone były jedynie do koniecznych czynności. Jeżeli Umawiająca się Strona wykonując sprawdzenie stwierdzi niedokładność zawartych w świadectwie pomiarowym danych, to zawiadamia o tym Umawiającą się Stronę, na której terytorium biuro pomierzenia statków wydało świadectwo i do tych danych nie mają zastosowania postanowienia ustępu 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 7

1. W przypadku ponownego pomierzenia statku, biuro wydające nowe świadectwo pomiarowe, wycofuje świadectwo poprzednie.

2. W przypadku, gdy biuro pomierzenia statków jednej z Umawiających się Stron wydaje świadectwo pomiarowe dla statku, którego poprzednie świadectwo było wydane przez biuro innej Umawiającej się Strony, to pierwsza Umawiająca się Strona zawiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę i przesyła jej wycofane świadectwo pomiarowe zgodnie z postanowieniami artykułu 11 załącznika do niniejszej Konwencji.

3. Każda z Umawiających się Stron stosuje niezbędne środki, aby w przypadku zatonięcia, przekazania na złom lub ostatecznej niezdolności żeglugowej statku znajdującego się na jej terytorium, a którego świadectwo pomiarowe zostało wydane przez biuro pomierzenia statków innej Umawiającej się Strony, zawiadomić i, jeśli to możliwe, zwrócić świadectwo pomiarowe do biura, które je wydało.

Artykuł 8

1. Każda z Umawiających się Stron podaje innym Umawiającym się Stronom nazwę i adres swojej głównej służby, lub głównych służb kompetentnych w dziedzinie pomierzenia statków.
2. Wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu główne służby przekazują sobie wzajemnie wykazy własnych biur pomierzenia statków, a także określające je litery i numery nadane tym biurom zgodnie z ustępem 3 artykułu 2 niniejszej Konwencji; główne służby zawiadamiają się także o zmianach wprowadzonych do wykazów biur pomierzenia statków oraz zmianach określających je liter i numerów.
3. Kompetentne główne służby Umawiających się Stron mają prawo porozumiewać się bezpośrednio, w związku z zastosowaniem przedmiotowego artykułu i ustępu 2 artykułu 2 niniejszej Konwencji oraz artykułów 10 i 11 załącznika do niniejszej Konwencji.
4. Biura pomierzenia statków Umawiających się Stron mają prawo porozumiewać się bezpośrednio w związku z zastosowaniem przedmiotowego artykułu oraz artykułów 10 i 11 załącznika do niniejszej Konwencji, a także w celu uzyskania pilnych informacji.

Artykuł 9

Świadectwa pomiarowe ważne na obszarze kraju w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji na jego terytorium, uważa się za świadectwa odpowiadające postanowieniom niniejszej Konwencji, pod warunkiem, że statek nie uległ zmianom, w wyniku których przedstawione w świadectwie dane co do wyporności statku w zależności od zanurzenia lub co do maksymalnej ładowności nie są już dokładne. Okres ważności przedmiotowych świadectw pomiarowych powinien odpowiadać okresowi w nich przewidzianemu, nie może jednak przekraczać dziesięciu lat, licząc od chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji na terytorium tego kraju. Okres ważności przedmiotowych świadectw pomiarowych nie może być przedłużony na podstawie postanowień artykułu 5 niniejszej Konwencji, jednakże jeśli warunki tego artykułu dotyczące przedłużenia okresu ważności są spełnione, to może być wydane świadectwo pomiarowe, sporządzone zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, przy czym zwraca się poprzednie świadectwo i nie przeprowadza się powtórnego pomierzenia.

Artykuł 10

1. Niniejsza Konwencja jest otwarta do podpisania lub przystąpienia do niej dla krajów członków Europejskiej Komisji Gospodarczej i krajów biorących udział w Komisji z prawem głosu doradczego, zgodnie z punktem 8 zakresu działania tej Komisji.
2. Niniejsza Konwencja będzie otwarta do podpisania do 15 listopada 1966 roku włącznie. Po tej dacie będzie otwarta do przystąpienia do niej.
3. Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji.

4. Ratyfikację lub przystąpienie realizuje się drogą zdeponowania u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

5. W chwili zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, każdy kraj powinien podać Sekretarzowi Generalnemu literę lub grupę liter rozpoznawczych przyjętych zgodnie z postanowieniami ustępu 3 artykułu 2 niniejszej Konwencji; w późniejszym okresie wybór ten można zmienić drogą nowej notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego. W przypadku, jeśli litera albo grupa liter podanych przez jeden kraj została uprzednio przedłożona przez inny kraj, Sekretarz Generalny podaje do wiadomości, że notyfikacja nie może być przyjęta. Zmiana uprzednio przyjętej litery lub grupy liter nabiera mocy po trzech miesiącach od chwili notyfikacji u Sekretarza Generalnego.

6. Każdy kraj może w chwili podpisywania niniejszej Konwencji albo w chwili zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, oświadczyć że Konwencja będzie stosowana tylko na części terytorium kraju. Każdy kraj, który składa oświadczenie, że Konwencja będzie stosowana tylko na części jego terytorium, może w dowolnym czasie ogłosić, za pomocą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że Konwencja będzie stosowana na całym pozostałym terytorium lub jego części; notyfikacja ta wchodzi w życie po 12 miesiącach od chwili otrzymania jej przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 11

1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie po dwunastu miesiącach od chwili, gdy pięć krajów wskazanych w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji zdeponuje swoje dokumenty ratyfikacji lub dokumenty przystąpienia.

2. W stosunku do każdego kraju, który ratyfikuje niniejszą Konwencję lub przystępuje do niej po zdeponowaniu przez pięć krajów ich dokumentów ratyfikacji lub dokumentów przystąpienia, niniejsza Konwencja wchodzi w życie po dwunastu miesiącach od chwili zdeponowania przez ten kraj dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

Artykuł 12

1. Niniejsza Konwencja może być wypowiedziana przez każdą z Umawiających się Stron poprzez skierowanie notyfikacji do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych. Wypowiedzenie to może dotyczyć całego terytorium Umawiającej się Strony lub tylko jego części.

2. Wypowiedzenie wchodzi w życie po upływie okresu dwunastu miesięcy od chwili otrzymania podanej wyżej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

Artykuł 13

Niniejsza Konwencja traci moc obowiązującą w przypadku, gdy po wejściu jej w życie liczba Umawiających się Stron jest w dowolnym okresie dwunastu kolejnych miesięcy mniejsza od pięciu.

Artykuł 14

Wszelkie sprawy sporne między dwoma lub więcej Umawiającymi się Stronami co do interpretacji albo stosowania postanowień niniejszej Konwencji, których Strony nie mogą rozwiązać drogą negocjacji lub załatwić innym sposobem, mogą być na prośbę którejkolwiek zainteresowanej Umawiającej się Strony przekazane Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości do rozstrzygnięcia.

Artykuł 15

1. Każdy kraj może przy podpisywaniu niniejszej Konwencji albo przy deponowaniu dokumentu ratyfikacji albo dokumentu przystąpienia zastrzec, że nie uważa się związanym artykułem 14 niniejszej Konwencji w zakresie przekazywania spraw spornych Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości. Inne Umawiające się Strony nie będą związane artykułem 14 w stosunku do Umawiającej się Strony, która wniosła tego rodzaju zastrzeżenie.

2. Każdy kraj może przy podpisywaniu niniejszej Konwencji albo przy deponowaniu swego dokumentu ratyfikacji albo dokumentu przystąpienia zastrzec, że świadectwa pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów, wydane przez jego biura pomierzenia statków nie mogą być przedłużane, albo zastrzec, że mogą być przedłużone tylko przez biuro pomierzenia statków, które je wydało, albo że mogą być przedłużane tylko przez jedno z własnych biur pomierzenia statków. W takim przypadku inne Umawiające się Strony nie powinny przedłużać okresu ważności tych świadectw pomiarowych.

3. Każda z Umawiających się Stron, która złożyła zastrzeżenia zgodnie z ustępami 1 i 2 niniejszego artykułu, może je wycofać w każdej chwili drogą notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

4. Z wyjątkiem zastrzeżeń wymienionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu nie dopuszcza się żadnych innych zastrzeżeń w stosunku do postanowień niniejszej Konwencji.

Artykuł 16

1. Po trzech latach obowiązywania niniejszej Konwencji, każda Umawiająca się Strona będzie uprawniona poprzez notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, prosić o zwołanie narady w celu zrewidowania niniejszej Konwencji. Sekretarz Generalny zawiadamia o przedłożonej prośbie wszystkie Umawiające się Strony i zwołuje naradę dla rewizji Konwencji, jeżeli w czasie czteromiesięcznego okresu po złożeniu zawiadomienia, co najmniej jedna czwarta Umawiających się stron powiadomi go o swojej zgodzie na zwołanie narady.

2. Jeżeli zwołuje się naradę zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, to Sekretarz Generalny zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Strony, oraz kieruje prośbę

o przedstawienie w terminie trzymiesięcznym propozycji, których rozpatrzenie na naradzie uważają one za wskazane. Co najmniej trzy miesiące przed otwarciem narady Sekretarz Generalny poda do wiadomości wszystkich Umawiających się Stron wstępny porządek dzienny narady a także tekst przedłożonych propozycji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą naradę zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem wszystkie kraje, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 przedmiotowej Konwencji.

Artykuł 17

1. Każda z Umawiających się Stron może zaproponować jedną lub więcej poprawek do niniejszej Konwencji albo jej załączników. Tekst każdej poprawki podaje się Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przesyła go wszystkim Umawiającym się Stronom i podaje do wiadomości innym krajom, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji.

2. Po upływie sześciu miesięcy od dnia przesłania poprawki przez Sekretarza Generalnego, każda z Umawiających się Stron może zakomunikować Sekretarzowi Generalnemu:

a) zastrzeżenia co do przedłożonej poprawki, albo

b) aktualny brak warunków koniecznych do przyjęcia proponowanej poprawki, pomimo zamiaru przyjęcia jej w przyszłości.

3. Do momentu, gdy Umawiająca się Strona, która przesłała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu nie powiadomiła Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nią poprawki, może w ciągu dziewięciu miesięcy od dnia upływu terminu sześciomiesięcznego przewidzianego na jej zgłoszenie, przedstawić zastrzeżenia co do przedłożonej poprawki.

4. Jeżeli do przedłożonego projektu poprawki zgłoszono zastrzeżenie na warunkach przewidzianych w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to poprawkę uważa się za nieprzyjętą, a tym samym niewchodzącą w życie.

5. Jeżeli do przedłożonego projektu poprawki nie zgłoszono zastrzeżeń w sposób wskazany w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to poprawkę uważa się za przyjętą i wchodzi ona w życie w terminie podanym niżej:

a) jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie przesłała zawiadomienia przewidzianego w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu, to po upływie sześciomiesięcznego okresu podanego w tymże ustępie 2,

b) jeżeli przynajmniej jedna z Umawiających się Stron przesłała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu, to w terminie najbliższym dwóm następującym datom:

- dacie, pod którą wszystkie Umawiające się Strony przesyłające takie zawiadomienie oznajmiły Sekretarzowi Generalnemu o przyjęciu przez nie projektu poprawki; za datę tę uważa się jednakże termin upłynięcia sześciomiesięcznego okresu podanego w ustępie 2 niniejszego artykułu, jeżeli wszystkie zawiadomienia o zgodzie były notyfikowane przed terminem upłynięcia tego okresu,

- dacie upływu okresu dziewięciomiesięcznego podanego w ustępie 3 niniejszego artykułu.

6. Sekretarz Generalny niezwłocznie zawiadamia wszystkie Umawiające się Strony o tym, czy zgłoszono zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 2 „a” niniejszego artykułu oraz o tym, czy przesłano zawiadomienia, o których mowa w ustępie 2 „b” niniejszego artykułu. W sytuacji gdy jedna lub więcej Umawiających się Stron przesłało przedmiotowe zawiadomienie, to Sekretarz Generalny powiadamia wszystkie Umawiające się Strony czy Umawiająca się Strona albo Umawiające się Strony, które przesłały mu to zawiadomienie, wysunęły zastrzeżenia do projektu przedłożonej poprawki czy ją przyjęły.

7. Niezależnie od procedury wnoszenia poprawek, o której mowa w ustępach 1-6 niniejszego artykułu, do załącznika do niniejszej Konwencji oraz jego dodatków mogą być wnoszone zmiany w drodze uzgodnienia między właściwymi władzami administracyjnymi wszystkich Umawiających się Stron. W przypadku, gdy przedmiotowe uzgodnienie dotyczy zmiany dodatku 1 do Konwencji, to wszelkie świadectwa pomiarowe, wydane przed datą wejścia w życie tej zmiany i odpowiadające poprzedniemu tekstowi dodatku 1, pozostaną w mocy w okresie przejściowym. Datę wejścia w życie takiej zmiany określa Sekretarz Generalny.

Artykuł 18

Poza notyfikacjami przewidzianymi w artykułach 16 i 17 oraz w ustępie 2 artykułu 21 niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych podaje do wiadomości krajom, o których mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji:

- a) ratyfikacje i przystąpienia do Konwencji dokonywane zgodnie z artykułem 10, a także litery lub grupy liter rozpoznawczych notyfikowane zgodnie z ustępem 5 artykułu 10, oraz oświadczenia złożone według ustępu 6 tegoż artykułu,
- b) daty wejścia w życie niniejszej Konwencji zgodnie z artykułem 11,
- c) wypowiedzenia zgodnie z artykułem 12,
- d) utratę ważności przez niniejszą Konwencję zgodnie z artykułem 13,
- e) oświadczenia i notyfikacje otrzymane zgodnie z ustępami 1, 2 i 3 artykułu 15.

Artykuł 19

Z chwilą zdeponowania swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia, każde państwo-strona Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 roku winno ją wypowiedzieć. Jeżeli w danym momencie liczba zdeponowanych dokumentów ratyfikacji lub dokumentów przystąpienia nie osiągnie pięciu, to zainteresowane państwo może wystąpić z prośbą do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, aby uważał dokonane wypowiedzenie umowy za ważne dopiero z chwilą zdeponowania piątego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia.

Artykuł 20

Protokół podpisania niniejszej Konwencji będzie miał tą samą moc, znaczenie i okres ważności, jak i sama Konwencja i będzie stanowił jej integralną część.

Artykuł 21

1. Niniejsza Konwencja została sporządzona w jednym egzemplarzu w języku rosyjskim i francuskim, przy czym obydwie teksty są jednakowo autentyczne.

2. Tłumaczenie tekstu niniejszej Konwencji na język inny aniżeli rosyjski lub francuski może być zdeponowane u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych przez kraje, które deponują lub już zdeponowały swój dokument ratyfikacji lub dokument przystąpienia. Przy deponowaniu swego dokumentu ratyfikacji lub dokumentu przystąpienia albo w dowolnym czasie późniejszym, każdy kraj może oświadczyć, że przyjmuje tłumaczenie już zdeponowane. W odniesieniu do krajów, które zdeponowały tłumaczenie lub zawiadomiły o jego przyjęciu, jest ono obowiązujące jako oficjalne, ale w przypadku rozbieżności ważnym jest tylko tekst rosyjski lub francuski. Sekretarz Generalny podaje do wiadomości wszystkich krajów, które podpisały niniejszą Konwencję, albo zdeponowały swoje dokumenty przystąpienia, zdeponowane tłumaczenia i zawiadomienia, jakie kraje zdeponowały je lub oświadczyły o ich przyjęciu.

Artykuł 22

Po 15 listopada 1966 roku oryginał niniejszej Konwencji będzie zdeponowany u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle odpowiednie uwierzytelnione kopie każdemu krajowi, o którym mowa w ustępie 1 artykułu 10 niniejszej Konwencji.

W DOWÓD CZEGO, niżej
podpisani, należycie w tym
względzie upoważnieni,
podpisali niniejszy Protokół.

SPORZĄDZONO w Genewie, dnia
Piętnastego lutego tysiąc
dziewięćset sześćdziesiątego
szóstego roku.

ZALĄCZNIK

Artykuł 1

1. Pomierzenie sroadaa się do określenia objętości wody wypieranej przez statek w zależności od jego zanurzenia.
2. Pomierzenie statku ma na celu określenie jego maksymalnej dopuszczalnej wyporności a także ewentualnie wyporności odpowiadających określonym płaszczyznom wodnic. Pomierzenie statków przeznaczonych do przewozu towarów może mieć także na celu umożliwienie określenia ciężaru ładunku na podstawie zanurzenia.

Artykuł 2

Każde biuro pomierzenia statków wpisuje w specjalnym rejestrze pod osobnym numerem (przy czym przyporządkowane w ten sposób numery stanowią szereg ciągły) każde świadectwo pomiarowe, które wydaje i nanosi w tym rejestrze datę wydania świadectwa a także nazwę, numer statku i inne dane pozwalające na jego identyfikację.

Artykuł 3

Świadectwa pomiarowe powinny odpowiadać wzorcowi podanemu w dodatku 1 do niniejszego załącznika. Każda Umawiająca się Strona może nie włączać do wydawanego przez siebie świadectwa rubryk, podanych we wzorcu jako nieobowiązujące. Pod warunkiem zachowania numeracji i układu wzorca w odniesieniu do wszystkich jego rubryk istniejących w wydawanych przez nią świadectwach, każda Umawiająca się Strona może umieścić w tych świadectwach rubryki uzupełniające albo polecić, aby w rubrykach przyjętych ze wzorca wpisywać uzupełniające dane. Świadectwa pomiarowe mogą być drukowane i wypełniane tylko w języku narodowym lub w jednym z języków narodowych kraju wydającego świadectwo.

Artykuł 4

1. Przy pomierzeniu statku wymiary bierze się z samego statku. Pomiarowi podlega część statku znajdująca się pomiędzy płaszczyzną wodnicy odpowiadającej maksymalnemu zanurzeniu, przy którym statek może pływać i, albo płaszczyzną wodnicy statku pustego określoną w ustępie 1 artykułu 7 niniejszego załącznika, albo poziomą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt kadłuba statku.
2. Wymiary długości i szerokości podaje się w centymetrach, a wysokości w milimetrach.
3. Część statku, która ma być pomierzona dzieli się na sekcje płaszczyznami poziomymi, albo płaszczyznami przechodzącymi przez prostą stanowiącą przecięcie płaszczyzn wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu. Grubość sekcji przyjmuje się taką, aby zapewnić, przy uwzględnieniu kształtu kadłuba statku, wystarczającą dokładność obliczenia

objętości; do obliczenia objętości w utworzonych częściach odległość między poziomymi płaszczyznami albo średnia grubość sekcji między płaszczyznami siecznymi, powinna być stała i w zasadzie równa 10 cm.

4. Objętość sekcji ograniczonej poziomymi płaszczyznami oblicza się przez pomnożenie połowy sumy pól górnej i dolnej powierzchni przez grubość. Objętość sekcji ograniczonej płaszczyznami siecznymi oblicza się w podobny sposób, przy czym jako średnią grubość przyjmuje się długość linii pionowej między płaszczyznami górną i dolną, przechodzącej przez środek ciężkości płaszczyzny środkowej części sekcji; dla uproszczenia można jednak przyjmować dla wszystkich sekcji długości po prostopadłej przechodzącej przez wypadkowy środek ciężkości.

5. W celu obliczenia powierzchni każdej płaszczyzny dzieli się tę płaszczyznę rzędnymi prostopadłymi do wzdłużnej płaszczyzny statku na części jednakowej długości; w przekroju śródokręcia, którego kształt jest zazwyczaj zbliżony do prostokąta, a także w części dziobowej i rufowej statku liczba tych części wynosi nie mniej niż cztery; oprócz tego, jeśli to konieczne, płaszczyznę części dziobowej i rufowej statku oblicza się osobno.

6. Do obliczenia płaszczyzn ograniczonych liniami krzywymi stosuje się metodę Simpsona; jednakże dla części końcowych statku linie krzywe mogą być przyrównane do znanych krzywych takich jak na przykład elipsa, parabola itd.

7. Jeżeli zmiany wymiarów płaszczyzn są dostatecznie regularne to można się ograniczyć do obliczenia takiej liczby płaszczyzn, jaka będzie wystarczająca dla wykreślenia krzywej zmian płaszczyzn poziomych albo jakiś ich części w zależności od ich poziomu lub inne płaszczyzny obliczać na podstawie tej krzywej.

8. Iloraz z dzielenia objętości jakiegokolwiek sekcji przez liczbę centymetrów jej średniej grubości stanowi wielkość wyporności statku na każdy centymetr średniego zanurzenia tej sekcji.

9. W stosunku do statków, których przeznaczenie jest takie, że w żadnych warunkach dookreślenia ciężaru ładunku nie będzie brana pod uwagę różnica zanurzenia, można na prośbę osoby występującej o pomiarzenie, nie wypełniać tablic zawartych w rubryce 33 świadectwa pomiarowego.

Artykuł 5

W odniesieniu do statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów zamiast pomierzania zgodnie z postanowieniami artykułu 4 niniejszego załącznika, ogranicza się do obliczenia wyporności do płaszczyzny wodnicy przy maksymalnym zanurzeniu i płaszczyzny wodnicy statku pustego, albo tylko do jednej z tych płaszczyzn. Przy obliczeniu tym,

- albo opiera się na danych geometrycznych wziętych z samego statku lub z rysunków wykonawczych,
- albo przyjmuje się jako umowną wielkość wyporności wartość uzyskaną z wymnożenia współczynnika pełnotliwości kadłuba przez następujące trzy wymiary kadłuba statku:

a) długość, tj. odległość między punktami przecięcia się wzdłużnej płaszczyzny symetrii statku z krzywą ograniczającą płaszczyznę wodnicy,

b) maksymalną szerokość w płaszczyźnie wodnicy,

c) średnie zanurzenie tj. pionową odległość między płaszczyzną wodnicy a najniższym punktem kadłuba statku w płaszczyźnie poprzecznej, znajdującej się w środku długości określonej wyżej w podpunkcie „a”,

przy czym wymiary bierze się z samego statku lub z rysunków wykonawczych bez uwzględnienia części wystających kadłuba, wielkość współczynnika pełnotliwości kadłuba przyjmuje się równą wielkość ogólnie stosowanej dla danego typu statku; dla statków o ostrych kształtach (statki pasażerskie, holowniki itd.), wielkość tę, przy braku innych przesłanek do określenia, przyjmuje się równą 0,7.

Artykuł 6

1. Znaki pomiarowe powinny być umieszczone parami na obu burtach statku; powinny być one wyraźnie widoczne i umieszczone symetrycznie względem wzdłużnej płaszczyzny diametralnej. Każdy znak składa się z linii poziomej o długości nie mniejszej niż 30 cm, umieszczonej na poziomie zanurzenia, dla którego statek był pomierzony i z linii pionowej, o długości nie mniejszej niż 20 cm, umieszczonej poniżej linii poziomej i w jej punkcie środkowym; znak pomiarowy może zawierać także linie dodatkowe, tworząc z linią poziomą prostokąt, przy czym ta ostatnia linia stanowi jego dolny bok. Linie powinny być wyżłobione lub napunktowane.

2. Płaszczyzny przechodzące przez pionowe linie znaków pomiarowych powinny znajdować się mniej więcej w równych odstępach i symetrycznie względem wypadkowego środka ciężkości określonego w ustępie 4 artykułu 4 niniejszego załącznika. Odstęp między tymi płaszczyznami powinien wynosić dla statku posiadającego n par znaków, około $1/n$ długości statku.

3. Na każdym statku powinno być co najmniej trzy pary znaków pomiarowych. Jednakże:

a) na statkach nieprzeznaczonych do przewozu towarów wystarczy umieszczenie jednej pary znaków pomiarowych,

b) na statkach, których długość kadłuba nie sięga 40 metrów dopuszcza się umieszczenie tylko dwóch par znaków pomiarowych.

4. Zamiast sposobu przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu, znaki pomiarowe mogą stanowić silnie przymocowaną płytę o długości nie mniejszej od 30 cm i wysokości 4 cm, której dolny brzeg odpowiada zanurzeniu, dla którego statek został pomierzony, i której środek oznaczono linią pionową.

5. Na płytach stanowiących znaki pomiarowe lub obok znaków pomiarowych innego rodzaju powinien być wyraźnie wyżłobiony lub napunktowany symbol pomiarowy składający się z następujących danych:

a) litery rozpoznawcze lub numer biura, które wydało świadectwo pomiarowe,

b) numer świadectwa pomiarowego.

Tym niemniej każda Umawiająca się Strona może w stosunku do statków pomierzanych na swoim terytorium zalecać nanoszenie tych symboli tylko na jednej parze znaków pomiarowych.

6. Symbol pomiarowy nanosi się także nieścieralnymi literami w dobrze widocznym miejscu, wymienionym w świadectwie pomiarowym, w dowolnej części statku zamocowanej na stałe, nie podlegającej niebezpieczeństwu uderzeń i mało narażonej na zużycie.

7. Skale nośności mogą być umieszczone na kadłubie statku obok znaków pomiarowych; jeżeli umieszcza się takie skale, to punkt zerowy każdej z nich powinien odpowiadać poziomowi dna statku obok skali, albo jeśli jest stępka belkowa, poziomowi najniższego punktu stępki belkowej obok skali; jednak skale nośności których punkt zerowy odpowiada płaszczyźnie wodnicy statku pustego i które znajdują się na statku w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji w kraju, gdzie dany statek był pomierzany, mogą być pozostawione do wydania na statek świadectwa pomiarowego, odpowiadającego postanowieniom niniejszej Konwencji.

Artykuł 7

1. Płaszczyzna wodnicy statku pustego wymieniona w ustępie 1 artykułu 4, na początku artykułu 5 i w ustępie 7 artykułu 6 niniejszego załącznika, jest płaszczyzną przechodzącą po powierzchni wody, gdy:

a) na statku nie ma ani paliwa ani ruchomego balastu, a jest tylko:

- wyposażenie, zapasy i załoga znajdujące się normalnie na statku podczas żeglugi; tym niemniej zapas wody słodkiej nie powinien przekraczać znacznie 0,5% maksymalnej wyporności statku,

- woda, której nie można usunąć z ładowni zwyczajnymi środkami osuszającymi,

b) maszyny, kotły, instalacje rurociągów i urządzenia służące do napędu statku lub do celów pomocniczych, a także do ogrzewania lub chłodzenia zawierają wodę, olej i inne ciecze konieczne do ich pracy,

c) statek pływa w wodzie słodkiej tj. w wodzie o gęstości równej 1.

2. Jeżeli statek w czasie pomierzenia nie znajduje się w warunkach podanych w ustępie 1 niniejszego artykułu, lub w warunkach dających to samo zanurzenie i w przybliżeniu to samo przegłębienie, to przy obliczaniu uwzględnia się różnicę obciążeń i różnicę gęstości wody.

3. Obciążenie statku odpowiadające zanurzeniu statku pustego powinno być podane w świadectwie pomiarowym.

Artykuł 8

W celu weryfikacji, zgodnie z artykułem 5 niniejszej Konwencji, czy dane ujęte w świadectwie pomiarowym pozostają aktualne:

a) sprawdza się następujące wymiary statku: długość, szerokość, zanurzenie w stanie pustym obok każdego znaku pomiarowego,

b) w przypadku gdy statek posiada trwałe odkształcenia, kontroluje się szerokość w kilku miejscach i przeprowadza porównanie z danymi obliczeniowymi ostatniego pomierzenia, aby określić, czy odkształcenia te powstały przed czy po ostatnim pomierzeniu.

Artykuł 9

Jeżeli przeprowadzono powtórne pomierzenie statku, to znaki, płyty, napisy i skale nośności, które utraciły ważność powinny być zdjęte lub unieważnione.

Artykuł 10

1. W przypadku zmiany nazwy lub numeru statku upoważniona do tego osoba wnosi konieczne zmiany do świadectwa pomiarowego; osoba ta powinna poświadczyć autentyczność poprawki. Jeżeli zmianę wykonuje się nie na terytorium tej Umawiającej się Strony, pod której zarządem znajduje się biuro pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe, lecz na terytorium innej Umawiającej się Strony, to kompetentna w sprawach pomierzenia statków główna służba pierwszej Umawiającej się Strony powinna zawiadomić o tym kompetentną główną służbę drugiej Umawiającej się Strony; w tym celu kieruje ona, co najmniej raz na kwartał, wykaz sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 2 do niniejszego załącznika. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron, ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym do biura pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe.

2. Biuro pomierzenia statków, które wydało świadectwo pomiarowe, albo jakiegokolwiek biuro pomierzenia statków innej Umawiającej się Strony może, na podstawie pisemnego zezwolenia biura, które wydało świadectwo pomiarowe, albo kompetentnego głównego urzędu kraju tego biura, wносить do świadectwa pomiarowego poprawki, konieczne ze względu na zmiany, jakim uległ statek i które nie powodują utraty ważności świadectwa zgodnie z ustępem 2 artykułu 4 niniejszej Konwencji; powinno ono potwierdzić prawdziwość tych poprawek w rubryce przewidzianej do tego celu w świadectwie. Bez takiego pisemnego zezwolenia inne biuro może także wnieść te poprawki do świadectwa, ale tylko tymczasowo, na okres nie dłuższy niż trzy miesiące i pod warunkiem, z jednej strony, zawiadomienia o tym biura, które wydało świadectwo, albo kompetentnej głównej służby kraju tego biura i z drugiej strony, potwierdzenia prawidłowości tych poprawek w rubryce przewidzianej do tego celu w świadectwie oraz zaznaczenia ich tymczasowej ważności.

Artykuł 11

1. W przypadku, gdy stosując artykuł 5 niniejszej Konwencji, biuro pomierzenia statków jednej Umawiającej się Strony przedłuży okres ważności świadectwa pomiarowego wydanego przez biuro innej Umawiającej się Strony, to kompetentna główna służba pierwszej Umawiającej się Strony powinna zawiadomić o tym kompetentną główną służbę drugiej Umawiającej się Strony; w tym celu kieruje ona, co najmniej raz na kwartał, wykaz sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 3 do niniejszego załącznika. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym przez biuro pomierzenia, które przedłużyło okres ważności świadectwa pomiarowego do biura, które świadectwo wydało.

2. Stosując postanowienia ustępu 2 artykułu 7 niniejszej Konwencji, kompetentna główna służba Umawiającej się Strony, której biuro pomierzenia statków dokonało ponownego pomierzenia statków pomierzonych wcześniej przez biuro innej Umawiającej się Strony, kieruje przynajmniej co kwartał, do kompetentnej głównej służby tej Umawiającej się Strony, wykaz odpowiednich statków, sporządzony zgodnie ze wzorem podanym w dodatku 4 do niniejszego załącznika; do wykazu tego dołącza się wycofane świadectwo pomiarowe. Jednak po porozumieniu się zainteresowanych Umawiających się Stron ta procedura przekazywania wykazów może być zastąpiona zawiadomieniem kierowanym przez biuro pomierzenia statków, które wycofało świadectwo pomiarowe, do biura, które to świadectwo wydało.

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 1

[strona 1 okładki]

..... (1)

ŚWIADECTWO POMIAROWE STATKU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ Konwencja z 15 lutego 1966 roku

**Pomiar według artykułu 4 załącznika do Konwencji¹⁾
(statek przeznaczony do przewozu towarów)**

**Pomiar według artykułu 5 załącznika do Konwencji¹⁾
(statek nieprzeznaczony do przewozu towarów)**

¹⁾ Rubrykę tę wносить do świadectwa pomiarowego tylko dla odpowiedniego przypadku.

[strony 2 i 3 okładki (od strony wewnętrznej)]

UWAGI WYJAŚNIAJĄCE

Dla danych nanoszonych w świadectwie:

- stosuje się tylko system metryczny,
- wymiary liniowe podaje się w metrach przy czym ułamki zaokrągla się do centymetrów; objętość podaje się w metrach sześciennych przy czym ułamki zaokrągla się do decymetrów sześciennych; ciężary podaje się w tonach, przy czym ułamki zaokrągla się do kilogramów,
- przy zaokrągleniu każdy ułamek mniejszy od 0,5 odrzuca się, a każdy ułamek równy lub większy od 0,5 przyjmuje się równy jedności.

Numery rubryk, przy których zawarte są odsyłacze w uwagach wyjaśniających podane są w świadectwie w nawiasach.

1. Nazwa kraju i litera (litery) rozpoznawcza kraju.
2. Nazwa i siedziba biura wydającego świadectwo.
4. Numer porządkowy świadectwa w rejestrze biura.
5. Data wpisania świadectwa do tego rejestru.
6. Symbol pomiarowy jest złożony z danych zawartych w rubrykach 3 i 4.
7. Nazwa lub numer statku. W przypadku zmiany przekreślić poprzednią nazwę lub poprzedni numer i wpisać nową nazwę lub numer w rubryce 8.
9. Miejsce i data wpisania nowej nazwy lub nowego numeru do świadectwa.
10. Podpis osoby upoważnionej.
11. Pieczęć osoby upoważnionej.
12. W rubryce a) podaje się długość ze sterem ustawionym pod największym kątem. W rubryce c) zanurzenie statku, należy podać odległość między płaszczyzną maksymalnego zanurzenia a równoległą do niej płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt statku. W rubryce d) dla statków posiadających urządzenia pozwalające na zmniejszenie, bez przeprowadzania demontażu wymiaru gabarytowego wysokości (opuszczane maszty i pokładówki itp.) przy przechodzeniu pod budowłami wodnymi, wymiary gabarytowe wysokości części nadwodnej podaje się uwzględniając możliwości ich zmniejszenia (maszty i pokładówka opuszczone itp.).




13. Wskazanie typu statku, na przykład: holownik, pchacz, statek pasażerski, urządzenie pływające, statek towarowy, szalanda itd.
14. Wskazanie materiałów, na przykład: stal, aluminium, żelbeton, tworzywo sztuczne, drewno itd.
15. Wskazanie zasadniczych elementów konstrukcyjnych, które mogą ulec zmianie (pokładowy, bezpokładowy, istnienie lub brak pokryw lukowych), oraz ewentualne szczególne charakterystyki.
16. Nazwa i siedziba stoczni, w której zbudowano statek oraz ewentualnie stoczni, która przebudowała lub odbudowała statek.
17. Rokiem budowy statku jest rok zwodowania go. W odpowiednich przypadkach podaje się rok przebudowy lub odbudowy.
18. Bez płetwy sterowej i belki kotwicznej.
19. Pomierzona na poszyciu zewnętrznym, bez kół łopatkowych.
20. Maszyna parowa, silnik spalinowy, silnik wysokoprężny itd. typ i w odpowiednich przypadkach numer serii, moc w KM podana przez konstruktora.
21. Średnia arytmetyczna zapisów podanych w rubryce 30 d). Płaszczyznę wodnicy statku pustego określa się dla wody słodkiej (gęstość =1).
23. Najwyższą wodnicę ładunkową określa się znakami pomiarowymi.
24. Podaje się w miarę możliwości przybliżony ciężar balastu stałego.
25. Wskazanie typu i liczby maszyn lub kotłów.
28. Liczba linii lub płyt.
29. Odległość mierzy się po wzdłużnej osi statku i równoległe do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia. Jeżeli istnieje tylko jedna para znaków pomiarowych, to wypełnia się tylko kolumny 1 i 5; jeżeli istnieją dwie pary znaków pomiarowych, to wypełnia się kolumny 1, 2 i 5, itd. Końcami statku, które należy brać pod uwagę są te, które określają długość statku wpisywaną w rubryce 18.
30. Przy określaniu punktu, powyżej którego statku nie można już uważać za wodoszczelny, nie bierze się pod uwagę otworów spustowych i wlewowych wody.
32. Podaje się sposób przedstawienia skal nośności)skalowanie, liczba znaków nieścieralnych i odległości między nimi itd.
33. Jeżeli nie wypełnia się tablicy, to przekreśla się ją jedną linią.

37-59 W rubrykach tych można podać wszelkie dodatkowe wiadomości dotyczące pomierzenia, jak również ewentualnie dane użyteczne dla przestrzegania przepisów żeglugowych. Kraje, które złożą zastrzeżenia zgodnie z punktem 2 Protokołu podpisania powinny podać tu, że ich znaki pomiarowe, które utraciły ważność nie powinny być zdjęte lub zatarte, i że na lewo od nich należy umieszczać nieścieralny znak przedstawiający niewielki krzyż o pionowej i poziomej linii równej długości.

61. Zapis niekonieczny, w przypadku jeśli ekspert-pomiarowiec sam wydaje świadectwo.
62. Podpis eksperta-pomiarowca; niekonieczny w przypadku podanym wyżej.
64. Miejsce i data wydania świadectwa
65. Wskazanie osoby lub funkcji osoby wydającej świadectwo.
66. Podpis osoby wydającej świadectwo.
67. Pieczęć biura wydającego świadectwo.
71. 76 i 84 Patrz 64
72. 77 i 85 Patrz 65
73. 78 i 86 Patrz 66
74. 79 i 87 Patrz 67
81. Patrz 61
82. Patrz 62

- (1)
- (2) Biuro pomierzenia statków
- 3 Litera (litery) rozpoznawcze lub numer (numery) rozpoznawcze biura
- (4) Świadectwo pomiarowe Nr.....
- (5) Wpisano dnia
- (6)Znak pomiarowy
- (7) Nazwa lub numer statku
- 8 Nowa nazwa lub nowy numer

(9)

..... w dnia w dnia w dnia
.....
		

(10)

(11)

(12) Wymiary gabarytowe statku (dla przechodzenia przez budowle wodne²⁾)

a) Długość	... m
b) Szerokość	... m
c) Zanurzenie maksymalne statku	... m
d) Wymiar gabarytowy wysokości części nadwodnej przy zanurzeniu dla statku pustego	... m

²⁾ Rubryka nieobowiązkowa.

OPIS STATKU

(13) Typ statku

(14) Materiał

a) kadłuba

b) pokładówki^{*)}

c) pokryw lukowych^{*)}

(15) Elementy konstrukcyjne

(16) Stocznia budująca

(17) Rok budowy

(18) Największa długość kadłuba

(19) Największa szerokość kadłuba

(20) Typ, znaki rozpoznawcze i moc urządzenia napędowego^{*)}

(21) Średnie zanurzenie statku pustego w wodzie słodkiej

22 Największa ładowność (w tonach) w wodzie słodkiej³⁾

(23) Pionowa odległość płaszczyzny maksymalnego zanurzenia od nadburcia:

a) w połowie długości kadłuba

b) w najniższym punkcie nadburcia^{**)}

^{*)} Wypełniać tylko w przypadku, jeśli pokładówki, pokrywy lukowe czy silnik istnieją.

^{**)} Wypełniać tylko w przypadku, jeśli punkt ten nie znajduje się na śródokręciu.

³⁾ Rubryki tej może nie być w świadectwach dla statków pomierzonych według artykułu 5 załącznika do Konwencji (statek, nieprzeznaczony do przewozu towarów).

OBCIĄŻENIE ODPOWIADAJĄCE ZANURZENIU STATKU PUSTEGO

(24) Rozmieszczenie i opis balastu stałego^{*)}

(25) Maszyny, kotły, rurociągi i inne urządzenia zawierające wodę, olej lubi inne ciecze konieczne dla ich działania^{*)}

26 Przybliżony ciężar wody w ładowni, której nie da się usunąć normalnymi środkami osuszania^{*)}

27 Wyposażenie

- a) opis i przybliżony ciężar łańcuchów kotwicznych i kotwic
- b) przybliżony ciężar pozostałego wyposażenia ruchomego i części zapasowych
- c) przybliżony ciężar umeblowania i innych urządzeń znajdujących się w kuchni oraz w pomieszczeniach mieszkalnych
- d) przybliżony ciężar łodzi (jednej lub więcej) znajdujących się na statku

Zapasy:

- a) przybliżony ciężar wody słodkiej
- b) przybliżony ciężar zapasów

^{*)} Wypełniać tylko w przypadku, jeśli jest balast stały (albo maszyny albo woda w ładowni).

ZNAKI POMIAROWE

(28) Poziom maksymalnego zanurzenia jest oznaczony na każdej burcie statku

liniami wyżłobionymi

liniami napunktowanymi

płytami ^{*})

		Lewa burta ⁴⁾					Prawa burta ⁴⁾				
		1)(część dziobowa)	2	3	4	5	1)(część dziobowa)	2	3	4	5
(29)	<p>Odległości poziome:</p> <p>a) od pionowej linii przedniego znaku do skrajnego punktu dziobu statku</p> <p>b) między liniami pionowymi sąsiednich znaków</p> <p>c) od pionowej linii ostatniego znaku do skrajnego punktu rufy statku</p>										
(30)	<p>Odległości pionowe na poziomie każdego znaku</p> <p>a) między znakiem a nadburciem</p> <p>b) między znakiem a płaszczyzną równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia, powyżej której statek nie może być uważany za wodoszczelny</p> <p>c) między znakiem a płaszczyzną wodnicy statku pustego</p> <p>d) między płaszczyzną wodnicy statku pustego z dnem</p> <p>e) między znakiem a dnem statku (suma danych wymienionych w pkt „c” i „d”)</p> <p>f) między dnem statku a płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt statku i równoległą do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia ⁵⁾</p>										

^{*}) Niepotrzebne skreślić.

⁴⁾ Liczba kolumn podlegających włączeniu do świadectwa może być zmniejszona.

⁵⁾ Rubryka nieobowiązkowa.

SYMBOLE POMIAROWE

31. Poza tym, że symbol pomiarowy umieszczono przy znakach pomiarowych, umieszczony on jest ...

(32) Skala nośności umieszczona jest - nie jest umieszczona *) - pod każdym znakiem pomiarowym. Jest ...

A. POMIERZANIE WEDŁUG ARTYKUŁU 4 ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI (STATEK PRZEZNACZONY DO PRZEWOZU TOWARÓW) ⁶

(33) Wyporność i zmiana wyporności statku na centymetr średniego zanurzenia licząc od płaszczyzny ⁷

1. wodnicy statku pustego mierzonej w wodzie słodkiej *)
2. dna statku *)

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiada -jąca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiada -jąca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm
1			11			21		
2			12			22		
3			13			23		
4			14			24		
5			15			25		
itd.			itd.			itd.		

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁶⁾ Włączać do świadectwa pomiarowego tylko w odpowiednim przypadku.

⁷⁾ Tablica ta może być niewypełniona dla statków, których przeznaczenie jest takie, że w żadnych warunkach różnica w zanurzeniu nie będzie używana dla określenia ich ładunku.

⁸⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm

⁹⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm	Oznaczone zanurzenie średnie w cm	Odpowiadająca wyporność w cm ³	Średnie zwiększenie ⁸⁾ w m ³ na cm

UWAGA – ciężar ładunku (w tonach) oblicza się na podstawie różnicy między:

- wypornością (w m³) statku odpowiadającą średniemu zanurzeniu na początku ładowania (albo rozładowywania), i
- wypornością (w m³) odpowiadającą średniemu zanurzeniu po zakończeniu ładowania (lub rozładowywania), i przez pomnożenie tej różnicy przez gęstość wody w porcie, w którym odczytano dane zanurzenia.

Zwiększenie średniego zanurzenia „h” przy przejściu statku z wody o gęstości d₁ na wodę o mniejszej gęstości d₂ wynosi

$$h (d_1 - d_2) \times a$$

zmniejszenie średniego zanurzenia „h” przy przejściu statku z wody o gęstości d[^] na wodę o większej gęstości d₄ wynosi

$$h (d_4 - d_3) \times a$$

przy czym „h” wyraża się w cm a „a” jest współczynnikiem będącym funkcją kształtu statku i przyjmowane jest w zasadzie jako równe 0,9.

¹⁰⁾ Kolumna nieobowiązkowa.

**B. POMIERZANIE WEDŁUG ARTYKUŁU 5 ZAŁĄCZNIKA DO KONWENCJI
(STATEK NIEPRZEZNACZONY DO PRZEWOZU TOWARÓW)¹¹⁾**

- 34. Zwykła wyporność przy maksymalnym zanurzeniu*)
- 35. Zwykła wyporność dla płaszczyzny wodnicy statku pustego*)
- 36. Zwykła wyporność między płaszczyzną wodnicy statku pustego a płaszczyzną maksymalnego zanurzenia*)

¹¹⁾ Włączać do świadectwa pomiarowego tylko we właściwym przypadku.

*) Można wypełniać tylko rubrykę 34 lub 35.

UWAGI
(37)–(59)

POPZREDNIE, UNIEWAŻNIONE ŚWIADECTWA POMIAROWE

60

Nazwa biura, które wydało świadectwo	Data wpisania	Symbol pomiarowy	Nazwa lub numer statku	Typ statku ¹²⁾

(61) w dnia

(62)

Ekspert - pomiarowiec

.....

63 Ważność niniejszego świadectwa upływa

Niniejsze świadectwo traci jednakże ważność wcześniej, jeżeli statek ulegnie takim zmianom (remont, przebudowa, trwałe odkształcenia), w wyniku których dane zawarte w rubryce 22 albo w tablicy 33 (albo w rubrykach 34, 35 i 36) nie są już dokładne.

Świadectwo niniejsze wydano

(64) w dnia

(65)

(66)

(67)






68 Numer rejestracyjny¹³

69 Kraj rejestracji¹³

¹²⁾ Kolumna nieobowiązkowa




¹³⁾ Wypełnia się dla każdego zarejestrowanego statku

**UWIERZYTELNIENIE TYMCZASOWYCH ZMIAN WNIESIONYCH DO
ŚWIADECTWA POMIAROWEGO**

70	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
(71)	W dnia	W dnia	W dnia
(72)			
(73)			
(74)			




UWIERZYTELNIENIE ZMIAN WNIESIONYCH DO ŚWIADECTWA POMIAROWEGO

14)

75	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do	Rubryka nr ... uległa zmianie Zmiana ta jest ważna do
(76)	W dnia	W dnia	W dnia
(77)			
(78)			
(79)			

¹⁴⁾ Rubryki nieobowiązkowe.

PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA ¹⁵⁾

80	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne	Dane zawarte w niniejszym świadectwie pozostają ważne
(81)	W dnia	W dnia	W dnia
(82)	Ekspert – pomiarowiec	Ekspert – pomiarowiec	Ekspert – pomiarowiec
83	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do	Ważność niniejszego świadectwa przedłużono do
(84)	W dnia	W dnia	W dnia
(85)			
(86)			
(87)			

¹⁵⁾ Rubryki nieobowiązkowe.

ZALĄCZNIK – DODATEK 2

Wykaz statków zarejestrowanych w¹⁾, którym zmieniono nazwę lub numer w ciągu miesiąca (miesiący) roku

Liczba porządkowa	Poprzednia nazwa lub numer statku	Nowa nazwa lub nowy numer	Symbol pomiarowy	Nazwa i adrespodmiotu, który zmienił świadectwo	Data tej zmiany	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7

¹⁾ Podać nazwę kraju

ZALĄCZNIK – DODATEK 3

Wykaz statków, pomierzonych w ...¹⁾, których świadectwa pomiarowe zostały przedłużone w ...¹⁾ w ciągu miesiąca (miesiący) ... roku

Liczba porządkowa	Nazwa lub numer statku	Symbol pomiarowy	Data upływu przedłużonego okresu ważności	Data przedłużenia	Uwagi
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Podać nazwę kraju

ZAŁĄCZNIK – DODATEK 4

Wykaz statków poddanych powtórnemu pomierzaniu w ...¹⁾ w ciągu miesiąca (miesiący) ... roku, które poprzednio zostały pomierzone w¹⁾

Liczba porządkowa	Nazwa lub numer statku	Symbol pomiarowy poprzedniego wpisu	Symbol pomiarowy nowego wpisu	Data powtórnego pomierzania	Uwagi
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Podać nazwę kraju

PROTOKÓŁ PODPISANIA

W chwili podpisania niniejszej Konwencji niżej podpisani, posiadający należyte pełnomocnictwa, uzgodnili następujące szczegóły:

1. Rozumie się, że Umawiające się Strony są zobowiązane do wypełniania warunków przewidzianych w artykułach 2, 3 i 8 niniejszej Konwencji tylko w takim zakresie, w jakim znajdujące się na ich terytorium śródlądowe drogi wodne, poza jeziorami niepołączonymi z innymi drogami wodnymi, są wykorzystywane do żeglugi międzynarodowej.
2. Jeżeli jakiś kraj ogłosi w chwili podpisywania niniejszej Konwencji, ratyfikowania jej lub przystąpienia do niej, że symbole pomiarowe stosowane przez jego organy przeznaczone są nie tylko dla stwierdzenia przeprowadzonego pomierzenia, wówczas symbole te nie mogą być zdjęte lub zatarte przy powtórnym pomierzeniu i na lewo od nich należy tylko umieścić nieścieralny znak przedstawiający niewielki krzyż o pionowym i poziomym ramieniu jednakowej długości.
3. Celowe jest, aby pomierzenie statków według artykułu 4 załącznika do niniejszej Konwencji wykonywać z dużą dokładnością, a w każdym razie wystarczającą na tyle, aby błąd w wielkości wyporności wpisywanej do świadectwa pomiarowego niezależnie od tego, czy chodzi o maksymalną wyporność czy o wyporność odpowiadającą określonej różnicy w zanurzeniu, był mniejszy od
 - 1% dla wartości wyporności nie większych od 500 m³,
 - 5m³ dla wartości wyporności w granicach od 500 m³, do 2000 m³,
 - 0,25% dla wartości wyporności nie mniejszych od 2000 m³.

DLA POTWIERDZENIA CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni w tym celu, podpisali niniejszy Protokół.

SPORZĄDZONO w Genewie, piętnastego lutego tysiąc dziewięćset sześćdziesiątego szóstego roku.

PROFESOR WYDZIAŁU
Marek Białek

za zgodą i przy udziale

M. Niczula-Buchta

DEKLARACJA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

NA PODSTAWIE ART. 10 UST. 5 KONWENCJI

„Rzeczpospolita Polska oświadcza, na podstawie art. 10 ust. 5 Konwencji, że jej grupa liter rozpoznawczych dla biur pomierzenia statków to PL.”

ZASTRZEŻENIE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

NA PODSTAWIE ART. 15 UST. 2 KONWENCJI

„Rzeczpospolita Polska zastrzega, na podstawie art. 15 ust. 2 Konwencji, że świadectwa pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów, wydane przez biura pomierzenia statków Rzeczypospolitej Polskiej, nie mogą być przedłużane.”

5. KONWENCJA DOTYCZĄCA POMIERZANIU STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
Genewa, dnia 15 lutego 1966 r.

WEJŚCIE W ŻYCIE	19 kwietnia 1975 r. zgodnie z art. 11.
REJESTRACJA:	19 kwietnia 1975 r., nr 13899.
STATUS:	Sygnatariusze: 7. Strony: 16.
TEKST:	<i>Zbiór traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych</i> , tom 964, str. 177.

Uwaga: Konwencja została przygotowana przez Podkomitet ds. Wodnego Transportu Śródlądowego Komitetu ds. Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ i jej organy zależne (Grupę Roboczą ds. Prawa Rzecznego i Grupę Sprawozdawców). Komitet ds. Transportu Lądowego podjął decyzję o otwarciu konwencji do podpisu na swoim dwudziestym piątym posiedzeniu, które odbyło się w dniach 17–20 stycznia 1966 r. (zob. sprawozdanie Komitetu ds. Transportu Lądowego z jego dwudziestego piątego posiedzenia, dokument E/ECE/TRANS/544, pkt 63).

Uczestnik^{1,2}	Podpis	Przystąpienie (a) / Sukcesja (d) / Ratyfikacja
Niemcy ^{3,4}	14 listopada 1966 r.	19 kwietnia 1974 r.
Białoruś		30 sierpnia 2006 r. a
Belgia	2 listopada 1966 r.	9 marca 1972 r.
Bułgaria	14 listopada 1966 r.	4 marca 1980 r.
Federacja Rosyjska		19 lutego 1981 r. a
Francja	17 maja 1966 r.	8 czerwca 1970 r.
Węgry		5 stycznia 1978 r. a
Luksemburg	29 lipca 1966 r.	26 marca 1982 r.
Czarnogóra ⁵		23 października 2006 r. d
Niderlandy ⁶	14 listopada 1966 r.	14 sierpnia 1978 r.
Republika Mołdawii		18 stycznia 2000 r. a
Rumunia		24 maja 1976 r. a
Serbia		31 lipca 2002 r. d
Słowacja ⁷		28 maja 1993 r. d
Szwajcaria	14 listopada 1966 r.	7 lutego 1975 r.
Republika Czeska ⁷		2 czerwca 1993 r. d

Deklaracje i zastrzeżenia
(O ile nie wskazano inaczej, deklaracje i zastrzeżenia złożono w chwili ratyfikacji,
przystąpienia lub sukcesji.)
Zgłoszenia dokonane na podstawie art. 10 ust. 5 (Wyróżniające litery urzędów
pomiarowych)

BIAŁORUŚ

Zgodnie z art. 15 ust. 1 Konwencji Republika Białorusi nie będzie stosowała art. 14 Konwencji w zakresie, w jakim dotyczy on kierowania sporów do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 Konwencji Republika Białorusi oświadcza, że na terytorium Republiki Białorusi mają zastosowanie wytyczne Republiki Białorusi RD RB 02190.1.37-2003 zatytułowane „Pomierzanie statków: obliczanie pojemności i wyporności”.

Zgodnie z art. 2 ust. 3 Konwencji Republika Białorusi wyznacza jako agencję odpowiedzialną za wydawanie świadectw pomiarowych na terytorium Republiki Białorusi krajowe przedsiębiorstwo unitarne Białoruski Inspektorat Rejestru Rzecznego, który jest oznaczony wyróżniającą grupą liter „RR-BY”.

BELGIA⁸

BULGARIA⁹

Oświadcza ponadto, że ważność świadectw pomiarowych wydanych przez krajowe urzędy pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów może zostać przedłużona wyłącznie przez wymienione urzędy.

Okres ważności świadectw pomiarowych wydanych przez krajowe urzędy pomiarowe dla statków żeglugi śródlądowej wynosi 15 lat i nie podlega przedłużeniu.

FEDERACJA ROSYJSKA

Zgodnie z art. 15 ust. 1 Konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich nie uważa się za związane postanowieniami art. 14 tej Konwencji w zakresie, w jakim spór pomiędzy dwoma Umawiającymi się Stronami lub większą ich liczbą dotyczący interpretacji lub stosowania tej Konwencji, którego Strony nie są w stanie rozstrzygnąć za pomocą negocjacji lub innych procedur rozstrzygania sporów, może – na wniosek dowolnej z zainteresowanych Umawiających się Stron – zostać skierowany do rozstrzygnięcia przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości, oraz oświadcza, że w celu skierowania takich sporów do Międzynarodowego Trybunału w każdym oddzielnym przypadku konieczna jest zgoda wszystkich stron sporu.

Zgodnie z art. 10 ust. 6 Konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r. Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich oświadcza, że postanowienia tej Konwencji nie mają zastosowania do śródlądowych dróg wodnych Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich, po których mogą żeglować wyłącznie statki podnoszące banderę Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich.

FRANCJA

Ponieważ znaki pomiarowe naniesione przez służby francuskie nie służą tylko i wyłącznie ustaleniu faktu pomiaru, wymienionych znaków nie można usuwać ani zamazywać podczas ponownego pomiaru; po lewej stronie takich znaków należy natomiast umieścić nieusuwalny znak składający się z krzyżyka o ramionach wertykalnych i horyzontalnych równej długości.

WĘGRY

Rada Prezydencka Węgierskiej Republiki Ludowej oświadcza, że nie uważa się za związaną tymi postanowieniami art. 14 Konwencji, na mocy których spory pomiędzy Umawiającymi się Stronami są kierowane do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.

NIDERLANDY^{10,11}

RUMUNIA

Socjalistyczna Republika Rumunii oświadcza, zgodnie z art. 15 ust. 1, nie uważa się za związaną postanowieniami art. 14 Konwencji. Socjalistyczna Republika Rumunii stoi na stanowisku, że spory dotyczące interpretacji lub stosowania Konwencji mogą być kierowane do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości wyłącznie za zgodą wszystkich stron sporu w każdym przypadku z osobna.

SŁOWACJA⁷

REPUBLIKA CZESKA⁷

Zgłoszenia dokonane na podstawie art. 10 ust. 5 (Wyróżniające litery urzędów pomiarowych)

<i>Uczestnik</i>	<i>Wyróżniające litery:</i>
Niemcy ⁴	D
Białoruś ¹²	RR-BY
Belgia	BR-B
Bułgaria ¹³	LB (Lom), RB(Rousse)
Federacja Rosyjska	RSSU
Francja	F
Węgry	HU
Luksemburg	L
Mołdawia	MD 498-85
Niderlandy ¹⁰	RN (Rotterdam)], [AN (Amsterdam)], [GN (Groningen)], HN(Rijswijk)

Rumunia	RNR
Serbia ¹⁴	JR-JU-XXXX
Szwajcaria	BS-CII (Bazylea-Miasto), BL-CH (Bazylea-Okręg),

Przypisy:

1 Była Jugosławia przystąpiła do Konwencji w dniu 8 grudnia 1969 r., wybierając litery JR-YU jako wyróżniające litery urzędów pomiarowych na podstawie art. 10 ust. 5 Konwencji. Zob. również przypis 1 w odniesieniu do „Bośni i Hercegowiny”, „Chorwacji”, „Byłej Jugosławii”, „Słowenii”, „Byłej Jugosłowiańskiej Republiki Macedonii” i „Jugosławii” w sekcji „Informacje historyczne” w części wprowadzającej do tego tomu.

2. Konwencja i Protokół podpisów zostały podpisane w imieniu każdego z wymienionych Państw tego samego dnia, z wyjątkiem Belgii, w imieniu której Konwencja została podpisana dnia 2 listopada 1966 r., a Protokół dnia 4 listopada 1966 r.

3 Zob. przypis 1 w odniesieniu do „Niemiec” dotyczący Berlina (Zachodniego) w sekcji „Informacje historyczne” w części wprowadzającej do tego tomu.

4 Niemiecka Republika Demokratyczna przystąpiła do Konwencji w dniu 31 sierpnia 1976 r., wybierając „DDR” jako wyróżniające litery urzędów pomiarowych oraz składając zastrzeżenie. Tekst tego zastrzeżenia można znaleźć w Zbiorze traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych, tom 1021, str. 474. Zob. również przypis 2 w odniesieniu do „Niemiec” w sekcji „Informacje historyczne” w części wprowadzającej do tego tomu.

5 Zob. przypis 1 w odniesieniu do „Czarnogóry” w sekcji „Informacje historyczne” w części wprowadzającej do tego tomu.

6 Dotyczy europejskiej części Królestwa.

7 Czechosłowacja przystąpiła do Konwencji w dniu 2 stycznia 1974 r., wraz z deklaracją, wybierając „CS” jako wyróżniające litery urzędów pomiarowych. Przystępując do niniejszej Konwencji, Rząd Czeski oświadczył, zgodnie z postanowieniami zawartymi w ust. 1 art. 15 Konwencji, że nie uważa, iż jest związany postanowieniami art. 14 Konwencji, jeżeli chodzi o odsyłanie sporów do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości. Następnie dnia 22 stycznia 1991 r. Rząd Czechosłowacji powiadomił Sekretarza Generalnego o swojej decyzji o wycofaniu deklaracji złożonej w chwili przystąpienia. Tekst tej deklaracji można znaleźć w Zbiorze traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych, tom 964, str. 224.

Zob. również przypis 1 w odniesieniu do „Republiki Czeskiej” oraz przypis 1 w odniesieniu do „Słowacji” w sekcji „Informacje historyczne” w części wprowadzającej do tego tomu.

8 Rząd Belgii powiadomił Sekretarza Generalnego o swojej decyzji o wycofaniu zastrzeżenia złożonego w chwili ratyfikacji Konwencji na podstawie art. 15 ust. 2. Tekst tego zastrzeżenia można znaleźć w Zbiorze traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych, tom 964, str. 224.

9 Rząd Bułgarii powiadomił Sekretarza Generalnego o swojej decyzji o wycofaniu zastrzeżenia złożonego w chwili podpisania i potwierdzonego w chwili ratyfikacji w odniesieniu do art. 14. Tekst tego zastrzeżenia można znaleźć w Zbiorze traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych, tom 1161, str. 480.

10 W piśmie, które wpłynęło w dniu 31 maja 1996 r., Rząd Niderlandów powiadomił Sekretarza Generalnego o swojej decyzji o wycofaniu deklaracji złożonej w chwili ratyfikacji w odniesieniu do art. 14. Tekst tej deklaracji można znaleźć w Zbiorze traktatów Organizacji Narodów Zjednoczonych, tom 1102, str. 342.

11 W piśmie, które wpłynęło w dniu 19 maja 1989 r., Rząd Niderlandów powiadomił Sekretarza Generalnego o następujących zmianach dotyczących deklaracji złożonych w odniesieniu do art. 2 ust. 3 i art. 10 ust. 5 wspomnianej Konwencji:

„Po wewnętrznej reorganizacji niderlandzkiego Urzędu Pomiaru Statków w dniu 1 stycznia 1989 r. właściwym urzędem wydającym świadectwa pomiarowe do celów stosowania art. 2 ust. 3 i art. 10 ust. 5 Konwencji jest Urząd Pomiarowy w Rijswijk, oznaczony literami HN”.

12 Zgodnie z art. 2 ust. 3 Konwencji Republika Białorusi wyznacza jako agencję odpowiedzialną za wydawanie świadectw pomiarowych na terytorium Republiki Białorusi krajowe przedsiębiorstwo unitarne Białoruski Inspektorat Rejestru Rzecznego, który jest oznaczony wyróżniającą grupą liter „RR-BY”.

13 Po każdej z tych dwóch grup wyróżniających liter ma następować cyfra wskazująca numer serii świadectwa pomiarowego wydanego przez dany urząd.

14 „...„XXXX” stanowi numer pomiarowy wydany przez Federalną Instytucję Publiczną – Jugosłowiański Rejestr Statków Żeglugi Śródlądowej. Zgodnie z art. 8 ust. 1 Konwencji właściwą jugosłowiańską centralną służbą pomiarową jest Federalna Instytucja Publiczna – Jugosłowiański Rejestr Statków Żeglugi Śródlądowej, Narodnih heroja 30/II. 11000 Belgrad”.

Za zgodności z oryginałem

WYDZIAŁ
Marek
Białystok

W. Szwed, K. Szwed

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją

Z różnych względów – technicznych, prawnych, finansowych – statki podlegają pomierzaniu. Pomierzanie statku ma na celu określenie jego parametrów, w szczególności zaś jego maksymalnej dopuszczalnej wyporności. Pozwala to, na podstawie zanurzenia, na określenie ciężaru ładunku, jaki może zostać załadowany na statek na określonych wodach.

Ze względu na fakt, że część statków uprawia żeglugę międzynarodową, niezbędne jest wdrożenie systemu, który w jednakowy sposób odnosić się będzie do kwestii pomierzania na całym obszarze Europy. Ujednolicenie sposobu pomierzania statków pozwala na miarodajne podejście do statków żeglugi śródlądowej, biorąc pod uwagę ich wymiary, co przekłada się na kwestie:

- standaryzacji parametrów technicznych śródlądowych dróg wodnych, np. prześwitów pod mostami czy wymiarów śluz,
- unifikacji taboru, co pozwala m.in. na swobodny przepływ pracowników w żegludze śródlądowej.

Przekłada się to przede wszystkim na usprawnienie przewozów transportem wodnym śródlądowym, w tym w łańcuchach multimodalnych. Standaryzacja ta daje kolejną wartość dodaną w postaci tworzenia korytarzy transportowych, co powoduje skrócenie czasu operacji, a w efekcie całego okresu transportu.

Problematykę w tym zakresie podejmują i w szczegółowy sposób regulują prace Grup roboczych ds. żeglugi śródlądowej EKG ONZ. Konwencja dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej przygotowana została przez Podkomitet Transportu Wodnego Śródlądowego EKG ONZ. Następnie została przyjęta przez Komitet Transportu Lądowego (ang. The Inland Transport Committee), który w czasie swojego 25 posiedzenia w dniach 17-20 stycznia 1966 r. zdecydował o otwarciu jej do podpisania. Konwencja otwarta była do podpisania do dnia 15 listopada 1966 r. włącznie.

Przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Konwencji wynika z konieczności przyjęcia międzynarodowych standardów w odniesieniu do parametrów śródlądowych dróg wodnych oraz floty. W związku z tym, iż polskie statki żeglugi śródlądowej uprawiają

żeglugę nie tylko po polskich śródlądowych drogach wodnych, ale przede wszystkim po śródlądowych drogach wodnych Republiki Federalnej Niemiec czy Królestwa Niderlandów, które to państwa są stronami Konwencji, niezbędne jest także zunifikowanie dokumentów, jakimi posługują się polscy przewoźnicy śródlądowi. Administracje żeglugowe RFN czy Królestwa Niderlandów wymagają od polskich statków posiadania świadectw pomiarowych wydanych zgodnie z postanowieniami Konwencji. Administracja niemiecka zastrzegła, że warunkowo będzie uznawała polskie dokumenty, o ile Polska podejmie działania w zakresie przystąpienia do Konwencji.

Przystąpienie Polski do Konwencji pozwoli na zrównanie statusu polskich statków przez uznanie ich świadectw pomiarowych z analogicznymi dokumentami wydawanymi przez państwa strony Konwencji. Tym samym wzrośnie konkurencyjność polskich przedsiębiorstw przewozowych na rynku europejskim.

2. Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W chwili obecnej w polskich przepisach kwestie pomierzenia statków żeglugi śródlądowej regulowane są w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458, z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 772). Merytorycznie sposób pomierzenia statków żeglugi śródlądowej określony w ww. rozporządzeniu jest tożsamy z przepisami zawartymi w Konwencji. Jednakże przepisy polskie w tym zakresie nie odnoszą się do przepisów międzynarodowych, w szczególności we wzorach świadectw pomiarowych. Stąd wątpliwości administracji żeglugowych Republiki Federalnej Niemiec i Królestwa Niderlandów co do zgodności polskich dokumentów z wymaganiami określonymi w Konwencji.

Konwencja dotycząca pomierzenia statków żeglugi śródlądowej określa cel i sposób pomierzenia statków żeglugi śródlądowej, a także wzór świadectwa pomiarowego wydawany dla każdego statku pomierzonego zgodnie z jej postanowieniami.

Obowiązki państwa będącego stroną Konwencji związane z wprowadzeniem przepisów wykonujących jej postanowienia oraz powołaniem odpowiedniego podmiotu wykonującego te przepisy określone zostały w artykułach 1–3 Konwencji.

Zgodnie z art. 4 Konwencji okres ważności świadectwa pomiarowego nie może przekraczać 15 lat, z zastrzeżeniem art. 5, zgodnie z którym okres ważności świadectwa pomiarowego może zostać przedłużony odpowiednio o 10 lat dla statków przeznaczonych do przewozu towarów oraz o 15 lat dla innych kategorii statków.

Obowiązek wzajemnego uznawania wydanych świadectw pomiarowych przez strony Konwencji określony został w art. 6 Konwencji. Natomiast pozostałe obowiązki stron Konwencji dotyczące współpracy związanej z wydawaniem świadectw pomiarowych, m.in. obowiązki informacyjne pomiędzy stronami, zawarte zostały w art. 7 i art. 8 Konwencji.

Art. 9 Konwencji reguluje sprawy związane z ważnością świadectw pomiarowych wydanych przez Strony przed przyjęciem niniejszej Konwencji.

Sposób przystąpienia do Konwencji, wejście jej postanowień w życie oraz warunki wypowiedzenia, a także utrata jej mocy obowiązującej określone zostały w art. 10–13 Konwencji. Ponadto w art. 10 ust. 5 zawarto obowiązek przedstawienia litery lub grupy liter identyfikujących biura pomierzenia statków kraju przystępującego do Konwencji. Obecnie grupy liter identyfikujące organy właściwie według obowiązujących przepisów prawnych do dokonywania pomierzenia statków są zgodne z zasadami tworzenia liter identyfikacyjnych określonymi w art. 2 ust. 3 Konwencji. W związku z powyższym, dokonując, w załączonej do Konwencji deklaracji, notyfikacji grup liter identyfikujących polskie biura pomierzenia statków, nie wprowadzono zmiany w tym zakresie i wskazano na obecnie obowiązujące oznaczenie „PL”.

Warunki i sposób rozwiązania sporów przed Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości pomiędzy stronami Konwencji regulują przepisy artykułów 14 i 15 Konwencji. W odniesieniu do art. 15 ust. 1 Konwencji dotyczącego wyłączenia państwa przystępującego do Konwencji z procedury rozstrzygania sporów przy udziale Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości – nie jest planowane podczas prowadzonego procesu ratyfikacyjnego skorzystanie z powyższej możliwości wyłączenia z ww. procedury.

Ponadto warunki, sposób i tryb zmiany postanowień Konwencji zawarte zostały w jej art. 16 i art. 17. Jednocześnie art. 18 Konwencji określa obowiązek Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych informowania stron Konwencji w ww. zakresie.

Zgodnie z art. 19 Konwencji z chwilą przystąpienia do Konwencji państwa-strony Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej, podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 r. (Dz. U. z 1931 r. poz. 140) mają obowiązek jej wypowiedzenia. Oznacza to obowiązek wypowiedzenia przez Rzeczpospolitą Polską Konwencji, podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 r., z chwilą przystąpienia do Konwencji sporządzonej w Genewie 15 lutego 1966 r.

Natomiast art. 20–22 Konwencji określają kwestie techniczne związane m.in. z językiem, w jakim Konwencja została sporządzona (język rosyjski i francuski), oraz miejscem zdeponowania oryginału niniejszej Konwencji.

3. Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej, wraz z określeniem źródeł finansowania

Nie przewiduje się skutków finansowych związanych z wejściem w życie przedmiotowej Konwencji.

W zakresie skutków gospodarczych i społecznych nastąpią pozytywne efekty dzięki uznaniu polskich świadectw pomiarowych na drogach wodnych państw stron Konwencji, co spowoduje brak obowiązku wyrabiania tych dokumentów w innych krajach. Podniesie to konkurencyjność polskich armatorów żeglugi śródlądowej.

Jednakże w związku z treścią art. 19 Konwencji, koniecznym będzie wypowiedzenie przez Rzeczpospolitą Polską Konwencji dotyczącej pomierzania statków żeglugi śródlądowej, podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 r., regulującej przedmiotowe zagadnienie w sposób odmienny.

Należy wskazać, że postanowienia Konwencji są zgodne z obowiązującym ustawodawstwem. Ponadto wejście w życie Konwencji nie wymaga nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Przewiduje się wyłącznie nowelizację rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej, w szczególności zmianę postanowień dotyczących wzoru świadectwa pomiarowego w zakresie przeprowadzania pomiarów statków żeglugi śródlądowej, w celu pełnego dostosowania do postanowień Konwencji.

4. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Biorąc pod uwagę zakres regulacji zawartych w Konwencji, jej postanowienia oddziaływać będą przede wszystkim na:

- organy administracji żeglugowej – ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej oraz podległych mu dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, będących organami inspekcyjnymi odpowiedzialnymi za przeprowadzanie pomiarów statków żeglugi śródlądowej;
- armatorów żeglugi śródlądowej, których statki podlegają obowiązkowi pomiarowemu.

5. Sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Konwencji będzie się wiązać z wypowiedzeniem przez Polskę poprzedniej Konwencji dotyczącej pomierzenia statków żeglugi śródlądowej podpisanej w Paryżu 27 listopada 1925 r., regulującej przedmiotowe zagadnienie w sposób odmienny, na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. poz. 443, z późn. zm.).

Jednocześnie niezbędna będzie nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie pomiarów statków żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w zakresie ustalenia nowego wzoru świadectwa pomiarowego statku żeglugi śródlądowej zgodnego ze wzorem świadectwa stanowiącym załącznik do Konwencji. W pozostałym zakresie przepisy przedmiotowego rozporządzenia są co do zasady zgodne z postanowieniami Konwencji.

6. Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją nastąpi w myśl przepisów ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych.

Rzeczpospolita Polska na podstawie art. 15 ust. 2 Konwencji zgłasza zastrzeżenie do Konwencji, stanowiące, że świadectwa pomiarowe dla statków przeznaczonych do przewozu towarów, wydane przez biura pomierzenia statków Rzeczypospolitej Polskiej, nie mogą być przedłużane.

Rzeczpospolita Polska na podstawie art. 10 ust. 5 Konwencji składa deklarację do Konwencji stanowiącą, że grupa liter rozpoznawczych dla polskich biur pomierzenia statków to „PL”.

Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że Konwencja nie spełnia przesłanek określonych w art. 89 ust. 1 i 90 Konstytucji RP. Nie zachodzi więc konieczność uprzedniego wyrażenia zgody w formie ustawy na przystąpienie do Konwencji.

Ponadto należy zauważyć, że postanowienia Konwencji, w szczególności w zakresie sposobu przeprowadzania pomiarów statków żeglugi śródlądowej, są tożsame z obecnie obowiązującymi w polskim porządku prawnym przepisami w zakresie pomiarów statków. Przystąpienie do Konwencji nie będzie się wiązać z powstaniem negatywnych skutków finansowych, społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych.

Mając na uwadze powyższe, przystąpienie do Konwencji odbędzie się w drodze ratyfikacji bez uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 15 lutego 1966 r. została sporządzona w Genewie Konwencja dotycząca pomierzania statków żeglugi śródlądowej.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną, zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tej Konwencji, z zastrzeżeniem składanym na podstawie artykułu 15 ustęp 2 oraz wraz z deklaracją składaną na podstawie artykułu 10 ustęp 5 (teksty w załączeniu),
- postanowienia Konwencji są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego został wydany akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ANDRZEJ DUDA

PREZES RADY MINISTRÓW

BEATA SZYDŁO



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1208.2016 /2/ar

dot.: DZS.0210.1.2016.JK NK:4002/16 z dn. 27.07.2016r.

SEKRETARIAT MINISTRA
Marka Gróbarczyka

2016 -08- 16

Nk.....6063

DEPARTAMENT ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

2016 -08- 16

L.dz.....4444/16

P. Duce P. Duce
Pozna
16-08-16

Warszawa, 16 sierpnia 2016 r.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

2016 -08- 16

Nr.....8718

Pan
Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej Konwencji dotyczącej pomiarzenia statków żeglugi śródlądowej, sporządzonej w Genewie 15 lutego 1966 r., wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożoną umową pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Umowa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podpisany
Aleksander Stepkowski

M. Białecki
16.08.16
P. Duce

p. J. Korym
17.08.2016
w/le T. Kocun